

Portugal perde 1400 concessionários automóveis em cinco anos



- Dados da Informa D&B indicam que, em 2013, operavam em Portugal perto de 4600 empresas de comércio de automóveis, face a mais de 6000 em 2008
- A boa notícia é que, em 2014, o setor contabilizou um aumento da faturação de 17,1%, situando-se nos 4100 milhões de euros

Pág. III

Na Exponor, de 5 a 7 de junho
expoMECÂNICA
já tem lotação esgotada

Pág. VII



Para 22 695 automóveis ligeiros
Mercado português
cresce 31% em março

Págs. IV e V



Observador Cetelem analisa mercado
Maioria dos portugueses
é fiel ao concessionário

Pág. V



Três décadas depois da primeira geração

Novo Renault Espace em maio “vestido” de crossover

Pág. XI

015 expo MECÂNICA

salão de equipamentos, serviços e peças auto

Onde o aftermarket faz **negócios.**

só para
profissionais

5 a 7 junho

EXPONOR

www.expomecanica.pt

f visite-nos também no facebook:
www.facebook.com/expomecanica



organização
kikai
EVENTS

apoio

ARAN

CEPRA
Centro de Estudos e Pesquisas
do Sistema de Transportes

ANECRA

media partners

anecra
REVISTA

SERVIÇOS
OFICINAS

REPARAÇÃO
PNEUS

oficina **pesados**
000

oficina **pneus**
000

oficina

ARAN



BP PLUS. Soluções para a gestão da sua frota.

É preciso muito trabalho para manter a sua frota a funcionar com a máxima eficiência. Agora o cartão BP PLUS faz tudo isso e muito mais. Dá aos motoristas **Liberdade** para utilizarem cerca de 18.000 postos de abastecimento em toda a Europa, garantindo-lhe a si o **Controlo** de todas as transacções efectuadas, através dos Serviços Online BP PLUS, com o máximo de **Segurança** durante todo o processo.

Para qualquer necessidade da sua frota, visite o site www.bplusplus.pt e veja o que um simples cartão pode fazer.





Editorial

ANTÓNIO TEIXEIRA LOPES Presidente da direção da ARAN

ARAN organiza Salão Automóvel do Porto

A ARAN vai realizar o Salão Automóvel do Porto, na Exponor, de 4 a 7 de junho. Quero dar os parabéns aos expositores. Embora este seja um salão de vendas, é um esforço grande para as empresas, sobretudo nos casos em que o importador não apoia o expositor.

As marcas presentes na Feira Internacional do Porto vão representar 75% da quota do mercado automóvel português, entre as quais algumas marcas exclusivas, como a Ferrari ou a Porsche, entre outras. Tendo em conta que o evento vai ser um relançamento dos salões de automóveis do Porto – embora esteja muito longe do investimento exigido aos expositores dos salões de importadores de outros tempos – esperamos que, conhecida que é a paixão pelas quatro rodas na região Norte, o público adira.

Assim, o objetivo é que o Salão Automóvel do Porto se aproxime dos 40 mil visitantes ao longo dos quatro dias em que vai realizar-se. Desse, alguns milhares virão de Espanha, onde a ARAN também vai publicitar o Salão, contando para isso com o apoio das associações congêneres do país vizinho.

No dia 9 de maio, a ARAN vai promover, na Mealhada (Restaurante Pedro Dos Leitões), o Dia do Rebocador. Será importante que haja uma afluência considerável da parte dos rebocadores, pois vão ser debatidos temas importantes para o setor, com destaque uma proposta da direção da ARAN para a nomeação de membros para a divisão dos rebocos. Além disso, contamos com a presença de representantes da ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho e do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

Exposalão recebeu salão de usados e semi-novos

O Centro de Exposições Exposalão, na Batalha, recebeu, de 27 a 29 de março, a Expocasião-Feira de Veículos Usados e Semi-novos, um segmento que mantém muita procura, apesar da evolução positiva do mercado de viaturas novas. “A procura de

“gamas média e média-alta, o que também reflete a importância que os concessionários autorizados e o comércio de veículos em geral atribuem à Expocasião”, adianta Jorge Baptista.

“Uma excelente oportunidade para os consumidores e vendedores de marcas de automóveis ligei-



semi-novos, uma área de negócio criada pelas próprias marcas, mantém-se”, refere Jorge Baptista, diretor comercial do certame, que conta com a presença de duas dezenas de expositores e meio milhar de veículos.

Foram cerca de 12 mil os visitantes, um número semelhante ao da edição anterior, que tiveram oportunidade de apreciar veículos para todas as bolsas, embora este ano tenha havido uma presença mais significativa de viaturas das

ros de passageiros e mercadorias conseguirem os melhores negócios, contribuindo para a continuação da recuperação do mercado automóvel, que é já evidente”, adianta o diretor comercial do certame. A feira ocupou dois pavilhões do Centro de Exposições Exposalão, o equivalente a 11 mil m², e contou com a presença da generalidade das marcas comercializadas em Portugal, representadas sobretudo por empresas da região centro do país.

DADOS DA INFORMA D&B

Portugal perde mais de 1400 concessionários automóveis em cinco anos



De acordo com a consultora, em 2013 operavam em Portugal perto de 4600 empresas, contra mais de 6000 em 2008.

AQUILES PINTO
aquilespinto@vidaeconomica.pt

Desapareceram 1400 empresas de venda de automóveis em Portugal em cinco anos, segundo o estudo Setores Portugal “Concessionários de Automóveis” publicado pela Informa D&B. De acordo com a consultora, em 2013 operavam em Portugal perto de 4600 empresas dedicadas ao comércio de veículos automóveis ligeiros, face a 5300 em 2011 e mais de 6000 em 2008, o que mostra a forte redução do tecido empresarial durante os últimos anos.

O volume de emprego gerado mantém também uma tendência de descida. Assim, em 2013 situou-se nos 26 200 trabalhadores, cerca de menos 10 000 do que em 2009 e menos 16 400 do que no ano de 2004. O número médio de empregados por empresa situou-se em 2013 nas seis pessoas, localizando-se as de maior tamanho médio nas zonas do Algarve e Lisboa e nos arquipélagos de Açores e Madeira.

Volume de negócios subiu 17,1%

Nem tudo são más notícias e o setor está, de acordo com a Informa D&B, a recuperar, tendo já aumentado a faturação no ano passado, após ter-se consolidado a tendência de crescimento das vendas de automóveis em Portugal. “Após a forte queda registada no período 2010-2012 e a ligeira retoma de 2013, a faturação agregada dos concessionários de automóveis (incluindo venda de automóveis novos, venda

de automóveis de ocasião e venda de recâmbios, serviços de mecânica e outras atividades) contabilizou um aumento de 17,1% em 2014, situando-se nos 4100 milhões de euros”, refere o comunicado da consultora.

As vendas de veículos novos ligeiros de passageiros alcançaram as 142 827 unidades, face a 105 921 em 2013 e ao valor mínimo de 95 309 unidades registado em 2012, ainda que se tenham situado muito abaixo das 223 400 unidades matriculadas em 2010. “As previsões no curto prazo apontam a um crescimento adicional da procura”, indica a Informa D&B.

4622 empresas de comércio automóvel em Portugal

Número de empresas (a)	4.622
Número de empregados (a)	26.236
Vendas de veículos novos (unidades)	169.026
Ligeiros de passageiros e veículos todo-o-terreno	142.827
Veículos comerciais ligeiros	26.199
Mercado (milhões de euros)	
2013	3.500
2014	4.100
Mercado (% var. em valor)	
2013/2012	+6,1
2014/2013	+17,1

a) 2013.

Fonte: Estudo Setores Portugal de DBK: “Concessionários de automóveis”

AINDA É DESCONHECIDO O SUBSTITUTO DE GUILLAUME PELLETREAU

Diretor-geral da Nissan em Portugal nomeado vice-presidente da Nissan Europa

Guillaume Pelletreau, diretor-geral da Nissan Ibéria – Sucursal em Portugal, foi nomeado vice-presidente de planeamento corporativo da Nissan Europa, com efeitos desde o passado dia 1 de abril. Guillaume reporta diretamente ao presidente e chairman da Nissan na Europa, Paul Willcox.

Pelletreau juntou-se à equipa da Nissan na Europa em 2005 e desde 1 de novembro de 2013 era responsável pela condução do negócio Nissan em Portugal. Antes desempenhara a função de diretor comercial na Infiniti Europe, em Rolle, na Suíça. O seu percurso na Nissan começou como gestor de planeamento estratégico de vendas e marketing nos escritórios da Nissan Europa, após o que assumiu a liderança da equipa de marketing na Nissan em França e mais tarde da Nissan Internacional com responsabilidade pelos veículos de passageiros.

O período em que esteve em Portugal foi de sucesso. No ano calendário de 2014, a Nissan bateu todos os seus recordes de quota de mercado em Portugal, registando 4,52%, repetindo este recorde no seu ano fiscal de 2014 (terminado a 31 de março de 2015) com 4,9% de quota de mercado, fechando com chave de ouro: o melhor trimestre de sempre (5,90%) e a melhor quota mensal de sempre com 7,27%.

“Ficarei atento ao mercado português”

“A marca Nissan ganhou mais de um ponto de



Segundo a Nissan, o sucessor de Guillaume Pelletreau em Portugal “será anunciado oportunamente”.

quota de mercado em menos de ano e meio e estou muito orgulhoso desta conquista. Este é o resultado do dinamismo formidável da marca em Portugal, claramente ilustrado pelo sucesso do lançamento do novo Qashqai que conquistou 8% do segmento C (veículos familiares compactos), mas este é também o resultado do excelente trabalho que tem sido feito pela equipa da Nissan Ibéria em cooperação com a rede de concessionários Nissan, num nível de parceria muito forte e raramente visto, com uma clara mentalidade win/win. As bases são muito sólidas e estou convicto que esta dinâmica de crescimento vai continuar de forma sustentável. Do ponto de vista pessoal, descobri um país maravilhoso com uma cultura muito rica, muito similar à minha, e estou seguro que mantereirei ligações estreitas a Portugal; e claro que estarei atento à evolução”, afirmou Guillaume Pelletreau.

Pelletreau tem o curso de Administração de Empresas pela Lyon School of Business EML, é casado e tem quatro filhos. Antes de ingressar na Nissan, iniciou a sua carreira no grupo Lafarge e foi Consultor Sénior da Roland Berger Strategy Consultants. De acordo com a Nissan, “o seu sucessor em Portugal será anunciado oportunamente”.

Alterações adicionais à equipa em Portugal

A Nissan anuncia também uma alteração na sua equipa de gestão em Portugal com efeitos na mesma data: Rui Costa, até agora diretor de desenvolvimento rede e qualidade cliente, passa a ocupar a posição de diretor de após-venda, trocando de funções com Francisco Gíão, que passa a dirigir o desenvolvimento rede e qualidade cliente.

Na Nissan Ibéria desde janeiro de 2007, Rui Costa, licenciado em Direito, tem uma vasta experiência do setor automóvel, tendo já desempenhado funções em várias áreas chave do negócio. Já Francisco Gíão, formado em Engenharia Mecânica, desempenha as funções de diretor de após-venda desde 2011, tendo ingressado na Nissan desde 2006. “Com estas alterações a Nissan pretende consolidar a sua equipa para prosseguir uma estratégia de conquista de quota de mercado de forma sustentada e com muita confiança no futuro”, refere o comunicado da marca.

“Atenta à situação no mercado português, a Nissan tem assistido à consolidação da saúde financeira da sua rede de concessionários. Após uma fase recheada de lançamentos de novos e importantes modelos, os concessionários Nissan estão mais preparados do que nunca para enfrentar com sucesso os desafios do mercado nacional”, acrescenta a mesma nota.

Mercado português cres

AQUILES PINTO
aquiles.pinto@vidaeconomica.pt

O mercado português de automóveis ligeiros (veículos de passageiros e comerciais) cresceu 36,8%, para 22 695 unidades, em março. No acumulado do primeiro trimestre de 2015 as vendas de ligeiros situaram-se nas 52 910 unidades, o que se traduz em mais 33,3% do que em igual período do ano passado. Por marcas, a Renault mantém a liderança do mercado, seguindo-se Peugeot e Volkswagen.

Por segmentos, em março foram vendidos em Portugal 20 071 automóveis ligeiros de passageiros, ou seja, mais 41,8% do que no mês homólogo do ano anterior. No acumulado de 2015 as vendas de veículos ligeiros de passageiros totalizaram 46 212 unidades, mais 36,1% do que no ano passado.

No que se refere aos comerciais ligeiros, no mês passado venderam-se no nosso país 2624 unidades, mais 7,6% do que no mesmo mês de 2014. As vendas acumuladas do ano foram de 6698 veículos, o que representou um aumento de 16,6% em relação ao período homólogo do ano anterior.

Quanto aos veículos pesados de passageiros e de mercadorias, verificou-se em março uma subida de 16,2% em relação ao mês homólogo do ano anterior, tendo sido comercializados 280 veículos desta categoria. Nos dois primeiros meses de 2015 as vendas situaram-se nas 948 unidades, mais 23,3% face ao mesmo período do ano passado.



Renault continua na liderança JANEIRO a MARÇO

	Unidades		%	% no Mercado	
	2015	2014	Var.	2015	2014
Renault	6.512	5.378	21,1	12,31	13,55
Peugeot	5.453	3.850	41,6	10,31	9,70
Volkswagen	4.692	3.415	37,4	8,87	8,60
Mercedes-Benz	3.886	2.910	33,5	7,34	7,33
Citroën	3.695	2.604	41,9	6,98	6,56
BMW	3.614	2.870	25,9	6,83	7,23
Nissan	3.123	1.822	71,4	5,90	4,59
Opel	3.112	2.344	32,8	5,88	5,90
Fiat	2.621	1.915	36,9	4,95	4,82
Ford	2.445	1.575	55,2	4,62	3,97

Fonte: ACAP

Land Rover atinge unidade

A Land Rover celebra a produção do seu veículo número seis milhões, equipando este veículo uma característica de design totalmente exclusiva. A finalização da produção do Range Rover LWB Vogue SE com a cor Yulong White, a 2 de abril, fez com a Land Rover atingisse um feito na sua produção. Para celebrar este facto, este veículo foi equipado com um sistema de iluminação personalizado que se projeta no chão.

A imagem é criada por uma lente embutida no foco de iluminação do espelho retrovisor da porta, que projeta no solo o logotipo da Land Rover e o número 6 000 000. O grafismo para iluminação, do tamanho de um grão de arroz, é projetado no chão através de uma lente de ampliação a cada vez que o



ce 31% em março



A Renault (na foto o Kadjar, que chega a Portugal no verão) mantém a liderança do mercado automóvel português.

SIVA continua a liderar mercado

A SIVA atingiu, no fim do primeiro trimestre, uma quota de 15,5% no mercado de passageiros e de 14,6% no mercado de veículos ligeiros, mantendo o primeiro lugar de vendas no mercado automóvel nacional em termos de importadores. Com 7700 unidades vendidas no total das seis marcas do grupo Volkswagen – Volkswagen, Audi, Bentley, Lamborghini, Skoda e Volkswagen Veículos Comerciais – a SIVA regista uma variação de 29,4% em relação ao mesmo período do ano anterior. No mercado de veículos ligeiros de passageiros, as 7185 unidades vendidas corresponderam a um aumento de 30,9% face ao período homólogo de 2014.

A performance comercial da SIVA neste trimestre fica marcada pelo sucesso dos modelos Volkswagen Passat, recentemente renovado, Audi A3 e Skoda Fabia. Estes modelos têm um peso muito relevante nas vendas das respetivas marcas.

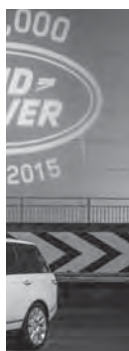
“O primeiro trimestre de 2015 vem confirmar a recuperação do setor após as estrondosas quebras verificadas até 2013, se bem que não com o fulgor que à primeira vista parece evidenciar, pois está muito suportada pelo aumento significativo das vendas sazonais às empresas de rent-a-car, fruto do sucesso que se tem registado do turismo em Portugal. As marcas representadas pela SIVA continuam também a crescer a bom ritmo, o que espelha a aceitação dos respetivos produtos no mercado nacional através de grandes dinâmicas comerciais sem exceção”, afirma Fernando Monteiro, administrador executivo da SIVA.

Mercado abaixo da média desde 2000

Nas contas de todos os segmentos, em março foram vendidos em Portugal 22 975 veículos automóveis ligeiros e pesados, isto é, mais 36,5% do que em igual mês do ano anterior. No acumulado, nos dois primeiros meses do ano foram vendidos em Portugal 53 858 veículos automóveis, numa variação homóloga positiva de 33,1%.

Apesar do crescimento, os operadores defendem que o volume de vendas observado em março continua 3,4% abaixo da média dos últimos 15 anos.

seis milhões



A unidade é um Range Rover LWB Vogue SE.

veículo é aberto. Foi também projetado na parede da fábrica de Solihull para assinalar o momento em que o veículo número seis milhões saiu da linha de produção.

“Há já 67 anos que a Land Rover fabrica veículos mais versáteis e mais capazes do mundo. Durante todo este tempo, uma série de inovações e tecnologias revolucionárias foram combinadas com um design espetacular, requinte e uma incomparável capacidade todo-o-terreno”, afirma o diretor de operações de vendas em grupo da Jaguar Land Rover, Andy Goss. “É lógico que o veículo número seis milhões da Land Rover seja um Range Rover, já que este ano é o 45º aniversário do lançamento do Range Rover original e, ainda hoje em dia, este carro continua a ser inigualável”, acrescenta o responsável.

OBSERVADOR CETELEM ANALISA O MERCADO MUNDIAL

Maioria dos portugueses é fiel ao concessionário

A maioria dos automobilistas portugueses (68%) permanecerá fiel a renovar o seu veículo na concessão onde já compraram a sua viatura anterior, de acordo com o Observador Cetelem. Ainda assim, 8% dos inquiridos afirmam não pretender voltar à concessão onde compraram o seu automóvel

mercados analisados (Portugal não é analisado neste aspeto em particular), a quota dos veículos de ocasião é superior à dos veículos novos. Em 2013, em França, no Reino Unido e em Itália venderam-se cerca de três veículos de ocasião por cada veículo novo. O Japão e a China, onde o mercado de ocasião é praticamente inexistente, constituem um caso particular.



Segundo o estudo, 68% dos portugueses vai manter-se fiel ao concessionário.

atual. Com uma classificação média de 7,7/10, os automobilistas portugueses consideram que foram bem recebidos pelos concessionários onde adquiriram a última viatura.

A nota atribuída aos concessionários pelos portugueses corresponde exatamente à média dos 14 países analisados: 7,7 sobre 10. A satisfação do cliente é superior junto dos americanos (8,1), alemães (8,0) e brasileiros (8,0). Por outro lado, os turcos e os japoneses mostram-se mais severos, com uma média de 7,0 e 7,1, respetivamente.

Assim, constata-se que, de uma forma geral, os concessionários são bem vistos pelos automobilistas. Contudo, a análise demonstra também que a satisfação do cliente não implica necessariamente fidelidade à concessão: por vezes existem grandes diferenças entre as classificações atribuídas e as intenções expressas de voltar ao mesmo concessionário. Por exemplo, os belgas, que apesar de avaliarem de forma bastante favorável a sua concessão atual (7,9/10), 11% declaram que não voltarão a elas (vs. 7% em média) e 21% estão indecisos.

Mercado de usados cada vez mais importante

Outra conclusão do mais recente estudo do Observador Cetelem é que, na maior parte dos

Os recordes são atingidos pelos mercados da Polónia e dos Estados Unidos, com um rácio de veículos de ocasião por veículos novos (rácio VO/VN) de 6,1 e 5,4, respetivamente. No outro extremo estão o Japão e a China, com rácios VO/VN de 0,8 e de 0,3, respetivamente.

Na China, vende-se apenas cerca de um veículo de ocasião por três veículos de passageiros novos, o que representou 5,2 milhões de unidades no mercado de segunda mão em 2013. Este diminuto mercado de ocasião deve-se ao facto de o mercado das vendas a particulares ser maioritariamente um mercado de primeiros compradores, que quase não existiam há uma década. As redes profissionais têm ainda dificuldade em se impor no mercado de ocasião, devido a um sistema fiscal pouco favorável.

No Japão, a fraqueza do mercado de ocasião em relação ao mercado de veículos novos deve-se ao sistema fiscal, mais vinculativo no que se refere à posse de viaturas em segunda mão, mas também aos preços de veículos novos bastante atrativos. Os automobilistas japoneses são incitados a renovarem os seus respetivos veículos com frequência, de preferência ainda em estado novo. Os equipamentos de ocasião acabam exportados para diversos pontos do mundo, como a Rússia, Nova Zelândia, Birmânia, Chile e África do Sul.

TIEL junta 14 camiões Iveco à frota

A PME portuguesa de transportes de mercadorias e de passageiros TIEL – Transportes e Logística recebeu as primeiras unidades de um lote de 13 novos tratores Iveco Hi-Road equipados com motores Cursor 11 HI-eSCR, homologados segundo a norma Euro VI, que encomendou. Adicionalmente, a escolha do operador integra uma unidade Stralis Natural Power, equipada com um inovador motor Cursor 8 alimentado a gás natural.

A TIEL opera transversalmente em todo o setor do transporte: combustíveis e produtos petrolíferos a granel, reboques frigoríficos, líquidos alimentares e cereais a granel e muitos outros. Comprometida em questões de sustentabilidade e responsabilidade social, a empresa de Mações de Dona Maria (na região de Tomar) procura desenvolver ações para a proteção do meio ambiente. Para o efeito, a empresa definiu um plano de racionalização energética que passa pela renovação da sua frota por veículos equipados com a mais recente tecnologia, como os novos Stralis Hi-Road HI-eSCR e Stralis. Com estes novos tratores Iveco e a compra de novos semirreboques frigoríficos e de transporte de gás a granel, a TIEL aumenta a sua frota.

Iveco Stralis Hi-Road HI-eSCR

As unidades Stralis Hi-Road HI-eSCR assentam no modelo AT440S46T/P de 19 toneladas, equipada com um bloco Cursor 11 F3GFE61B*C Euro VI com uma cilindrada de 11 120 cc, seis cilindros em linha, turbo de geometria variável (e-VGT) e intercooler. Este motor debita 460 cv entre as 1600 e as 1900 rpm e disponibiliza um binário de 2150 Nm às 1.050 rpm. O motor tem acoplado a uma caixa automatizada de 12 velocidades + 2 MA.

Os motores Cursor 11 Euro 6 estão equipados com a tecnologia HI-eSCR (redução catalítica seletiva de elevada eficiência), que abdica de um sistema recirculação dos gases de escape (EGR) e regeneração via DPF (filtro de partículas diesel) para atender às novas normas de emissões europeias. Uma configuração que, segundo a marca, aumenta as características de fiabilidade e permite alcançar uma redução significativa nos custos totais de utilização. “Patente da FPT Industrial, esta solução permite atingirem-se excecionais níveis de combustão interna graças a admissão de ar exterior. A inovadora tecnologia HI-eSCR oferece uma solução exclusiva, num sistema que contribui para as reduções dos consumos



de combustível em mais 2,33% em comparação com a anterior geração do motor Euro V, como foi entretanto comprovado pela reputada organização de certificação independente alemã TÜV”, refere o comunicado da Iveco.

Iveco Stralis Natural Power GNL

A unidade Iveco Stralis Natural Power GNL (gás natural liquefeito) está, por seu turno, equipada com um motor Cursor 8 CNG Euro VI, de seis cilindros em linha e quatro válvulas por cilindro, dotado de um turbo de geometria fixa com válvula wastegate, sendo a gestão do motor feita através da central eletrónica. Debita uma potência máxima de 330 cv, disponível entre as 1750 e as 2000 rpm, e um binário máximo de 1300 Nm, linear das 1200 às 1785 rpm. Surge associado a uma caixa de velocidades mecânica ZF de 16 relações.

Produzido na fábrica da Iveco de Madrid (a mesma linha das versões diesel), este trator AT440S33T/P LNG está equipado com quatro reservatórios de GNC de 70 litros e um tanque criogénico de GNL de 560 litros, permitindo-lhe uma autonomia superior a 750 km. O gás natural é armazenado no estado líquido a uma temperatura de 130°C e a uma pressão de nove bar, sendo convertido para o estado gasoso antes de ser injetado no motor. O peso bruto total do conjunto ascende às de 40 toneladas.

Um dos novos camiões é movido a GNL e os restantes a diesel.

PERMITIRÁ MANUTENÇÃO MAIS RÁPIDA E PRECISA DOS PNEUS DE PESADOS

Goodyear apresenta aplicação app eJob

A Goodyear apresentou uma aplicação para dispositivos móveis que aumenta a velocidade e qualidade do seu serviço aos clientes na Europa. A nova app eJob permite aos operadores guardarem e receberem informação dos trabalhos através de simples tablets. Desta forma, dados e imagens são transmitidos diretamente para Fleet Online Solutions (FOS), o sistema de gestão de pneus da Goodyear que permite que os técnicos recebam toda a informação.

O serviço e a gestão de fornecimento de pneus e o FOS da Goodyear, à qual pertence a aplicação eJob, são fundamentais para as frotas. Esta inovação digital com a nova aplicação permite uma gestão dos pneus mais rápida e precisa. Além disso, os clientes podem seguir online e em tempo real as operações relacionadas com os seus pneus.

Já disponível para Android

A nova app eJob da Goodyear, já disponível gratuitamente através da loja online Google Play, é aplicável a todos os trabalhos relacionados



A Goodyear afirma que a app eJob vai aumentar a qualidade do serviço.

com os pneus para pesados. Permite ainda que se transmita e receba toda a informação relevante, incluindo a posição do pneu e outros dados. Com um tablet GSM a informação pode ser enviada e recebida a partir do mesmo lugar onde está a ser realizado o trabalho. Também podem ser tiradas fotografias dos pneus no caso de, por exemplo, ser necessário mudar um. Com a aplicação, o operador do camião pode avaliar a mudança do pneu. A nova App eJob está disponível em várias línguas, o que facilita a sua utilização sem problemas em toda a Europa.

Os menus de navegação simples permitem aos técnicos aceder a informação essencial relacionada com os pneus como a pressão dos mesmos ou outros dados cruciais. Pode aceder-se a toda a informação instantaneamente em qualquer um dos 2000 pontos de serviço da rede Truck Force da Goodyear.

“Os benefícios, em termos de velocidade e precisão, que a nova aplicação eJob proporciona aos nossos serviços de gestão de pneus são fantásticos”, declarou Waldek Jarosz, diretor de soluções de frotas para pneus de pesados da Goodyear EMEA. “Acreditamos que FOS é o melhor programa do setor e, agora, melhorámo-lo ainda mais com a nova app eJob. Todos os anos aumenta o número de frotas que escolhem o nosso sistema de gestão na Europa graças ao facto de oferecermos benefícios fundamentais aos operadores”, acrescenta.

Peugeot iOn eleva BureauVeritas à mobilidade elétrica

A filial nacional da empresa de avaliação de conformidade e certificação BureauVeritas adicionou um veículo elétrico Peugeot iOn à frota. O veículo elétrico foi entregue por Jorge Tomé, diretor da Peugeot Ibérica, a António Simões, administrador do BureauVeritas Portugal.

“Este primeiro passo elétrico do BureauVeritas, com vista à incorporação de novos veículos verdes, sustentáveis e, neste caso, de zero emissões na sua frota, representa um novo avanço em termos de sustentabilidade da empresa, que é reconhecida e acreditada pelos principais organismos nacionais e internacionais”, refere o comunicado conjunto.

“Com o iOn, a PEUGEOT coloca, assim, ao serviço do BureauVeritas, um veículo eficiente, sustentável, compacto e, assim, perfeito para a utilização em ambiente urbano. Equipado com baterias de iões de lítio sem efeito memória (podem ser recarregadas mesmo parcialmente cheias, sem necessidade de descargas completas regulares), o iOn pode recorrer a uma comum tomada elétrica monofásica de 220 V, bastando cerca de



O veículo elétrico foi entregue por Jorge Tomé (Peugeot) a António Simões (BureauVeritas).

seis horas para o carregamento completo. Adicionalmente, a sua cadeia de tração elétrica e a sua bateria têm garantia de oito anos ou 100 mil km”, acrescenta a nota.

EVENTO REALIZA-SE NA EXPONOR DE 5 A 7 DE JUNHO

expoMECÂNICA já tem lotação esgotada

A seis semanas do certame, a organização do expoMECÂNICA - 2.º Salão de Equipamentos, Serviços e Peças Auto já sabe, com uma “enorme margem de probabilidade”, nas palavras de José Manuel Costa, diretor da KiKai Eventos, que se verá obrigada a fechar as inscrições um mês antes do previsto. A lotação do espaço reservado para acolher os operadores do setor, o pavilhão 6 e as galerias adjacentes da Feira Internacional do Porto, está “praticamente esgotada”.

A planta do evento, que conta com o apoio da ARAN, mostra faltar ocupar apenas 300 m2 de área líquida (ver em www.expomecanica.pt), o que significa dizer que a meta traçada (de 135 expositores, num acréscimo de 28% face a 2014) está, pois, “ao virar da esquina”. As expectativas são igualmente altas para o índice de visita: os organizadores estimam vir a receber perto de 15 mil profissionais dos segmentos representados (um aumento de 34%).

Neste momento, a feira tem garantida a participação de 121 empresas e entidades expositivas, sendo que 45 agentes económicos inscreveram-se pela primeira vez. A taxa de fidelidade ao expoMECÂNICA ultrapassa a barreira dos 80%.

“Trata-se de indicadores que, por um lado, nos mostram o dinamismo que o Salão empresta ao pós-venda automóvel nacional, e, por outro, deixam perceber a confiança existente atualmente no tecido empresarial, que sentimos em crescendo”, argumenta Sónia Rodrigues, também responsável da KiKai.

Comerciais & pesados ganham balança própria

O sucesso do evento, que no nosso país reflete uma realidade económica avaliada em 2,4 mil milhões de euros de volume de negócios, está a fazer a KiKaiEventos pensar inclusivamente na criação de um expoMECÂNICA Pesados, extensível ao segmento dos comerciais.

Entre os segmentos de peças e sistemas automóveis, reparação e manutenção, acessórios e personalização de veículos, tecnologias de informação e gestão, e, também, estações de serviço e lavagem, as componentes relacionadas com os



A organização espera receber 15 mil visitantes.

A síntese do evento: expoMECÂNICA 2015 – 2.º Salão de Equipamentos, Serviços e Peças Auto

Organização: KiKai Eventos

Data: de 5 a 7 de junho de 2015

Local: EXPONOR – Feira Internacional do Porto, Pavilhão 6

Horário: das 10:00 às 20:00, nos dias 5 e 6 (sexta-feira e sábado); e das 10:00 às 19:00, no dia 7 (domingo)

Em exposição: peças auto; ferramentas; pneus; equipamentos para teste; oficinas mecânicas e elétricas; estações de serviços e de lavagem de carros; combustíveis; lubrificantes e aditivos; tintas e vernizes; ceras e materiais de limpeza; funilaria e pintura; tecnologia, equipamentos, produtos e serviços para a indústria automóvel; concessionários; entidades setoriais; e publicações especializadas

Perfil do visitante: O expoMECÂNICA é um salão profissional. O acesso faz-se mediante convite e os profissionais devem credenciar-se antes da sua visita. É interdita a entrada a menores de 14 anos.

Apoios: ARAN, CEPRA e ANECRA

Media partners: Turbo Oficina, Turbo Oficina Pesados, Turbo Oficina Pneus, Jornal das Oficinas, Revista dos Pneus, Vida Económica – Suplemento da ARAN e Revista da ANECRA

uma dezena de empresas com espaço em fase de pré-reserva. Segundo os cálculos da KiKai, a área total disponível para este vetor do expoMECÂNICA 2015 apontava para mais de uma trintena de expositores e uma ocupação de 2000 metros quadrados de área bruta.

A organização trabalha agora as mais-valias e as melhores condições tendentes à visita dos profissionais do segmento (transportes, logística e frotas), onde se incluem algumas iniciativas paralelas: uma exposição fotográfica de camiões do futuro e uma outra sobre veículos pesados clássicos, para além de passatempos e um concurso sobre a mais original placa de matrícula.

Oficina em Movimento

A propósito de atividades complementares, já se sabe, por exemplo, que, para além de funcionar como um exercício de simulação in loco de uma oficina para serviços rápidos (com a participação de expositores, marcas e as tecnologias mais recentes), a Oficina em Movimento contará com um contra-relógio de mudança de pneus, uma luta contra o tempo para os formandos descobrirem a meia dúzia de defeitos de uma viatura que entrou na oficina e, por último, um passatempo de pintura automóvel virtual. A atividade é dinamizada pelo CEPRA - Centro de Formação Profissional da Reparação Automóvel, conta com o apoio editorial da revista “Turbo Oficina” e terá “palco” montado logo à entrada da feira. A programação das demonstrações das empresas participantes será anunciada oportunamente.

A trama de ações extra do expoMECÂNICA contempla ainda a “Agenda do Carro” (que agrega o debate em torno das questões na ordem do dia do setor), o “Espaço Demonstração” (onde as empresas têm oportunidade de apresentar os seus produtos mais inovadores), bem como workshops, ações de prevenção e segurança rodoviária, e passatempos variados.

Um deles é, recorde-se, o “Cheios de (auto) personalidade”, que convida a criatividade de todos aqueles que – por pura paixão, mero hobby ou simples negócio – emprestam outras identidades (estéticas e/ou de desempenho) às viaturas de fábrica. Outra iniciativa é “A minha Empresa, a minha Oficina. A minha História”, que incentiva à partilha de episódios curiosos, sui generis, com ou sem final feliz, que tenham deixado marcas indeléveis na rotina do dia a dia.

Os expositores:

A Rectificadora de Guimarães, ACAP, Activex, Aguesport, Alidata, Altaroda, ANECRA, ARAN, Auto Penouta, Autodiag, AutomaticChoice, A. Vieira, AP COMUNICAÇÃO/Jornal das Oficinas/Revista dos Pneus, ASG – SAGE, Automatic Choice, Axial, AZ Auto, B-Parts, Berner, Bombóleo, BPN, Bragalis, CABM - Cartões & Soluções, Caduti, Caetano Parts, Cardinais, Carf, Catflex, CEPRA, Cetrus, Cometil, Coperol, Coniex, Conversa de Mãos, CRPB, Cuco Autogás, Dekra, Domingos & Morgado, DRF, EP3, Equiassiste, Escape Forte, Eticadata, Eurocofema, Euroextras, Eurotax, Eurotransmissão, Euro Tyre, ExpressGlass, Feiramaq, Ferrol 2, Gamobar, GestGlassGlobalube, Gonçalteam, Grupo Salco–Galusal, HBC, Helder Máquinas e Ferramentas, Hispanor, Iberequipe, Inforap - Aplicações de Informática, Infortrónica, Interestescape, Intermaco, IriherAutomotive, Ivepeças, Jaba, Jap Peças, Japopecas, JCM Consult, Jesus e Baptista, José Fernando Unipessoal, Leatron - Sistemas de Alarme, Leirilil, Lusilectra, Lusofiltros, Lyckalimport, Manuel Pereira de Sousa, Mastergás, Mastersensor, Maxolit - Manutenção Auto, MCoutinho, Megastock, Mesto Portugal, Motorbus, Mourauto, Neocom, NewCar, Norbat, Ocean Formula Turbo, PC&C Pinto da Costa & Costa, Plastidip Portugal, Pneurama, Polibaterias, PPT Distribuição, PPT Peças - Auto Braga, Rodribenchi, Romafe, RPL Clima, RS Tooling Service, RSF Equipamentos, RubberVulk, SD International, Sparkes&Sparkes, Solar Waters– JF, Soleco, SNA Europe, Star Extras Line, Sumex, Tachorsete - CTDI e Formação, Tacofrota, Tecniamp, Tecniwerca, Telepeças, Tips 4y, Tuga Pneus, Turbo Oficina / Turbo Oficina Pesados / Turbo Oficina Pneus, Valente & Lopes, Viamorim, WD-40, Würth.

Pesados & Comerciais começam a ganhar outra robustez.

José Manuel Costa tem já como dado adquirido que o atual “embrião” evoluirá para uma “dimensão semelhante” à dos veículos ligeiros, a “curto prazo”. Ou seja, a organização pretende que esta primeira abordagem funcione como uma antecâmara a uma possível expoMECÂNICA Pesados.

“Se tudo correr bem (e tudo aponta nesse sentido), no seguimento dos inputs que temos recebido do tecido empresarial, o nosso objetivo passa por alargar esta componente de forma mais consistente, isto para que possamos contemplar áreas bem maiores no desenho do certame, em 2016”, explica, por seu lado, Sónia Rodrigues.

Na feira deste ano, aliás, a setorização dos pesados e comerciais será bem evidente. “Já conta com importantes empresas do setor, e vai ter uma área de destaque na feira, com sinalética e comunicação gráfica própria, para a distinguir da outra”, explica José Manuel Costa.

A planta da feira inclui já empresas como a Ivepeças, a Plastidip, a Motorbus, a Sousa dos Radiadores, a Coperol, a HBC, a Valente & Lopes, a Eurotyre, a BPN, a Escape Forte, a Solar Waters, a JF e a Eurocofema, sendo que havia

Vendas globais da Kia Motors crescem 3% em março

A Kia Motors Corporation anunciou para o mês de março o valor das suas vendas globais (exportações da Coreia, vendas domésticas e vendas de fábricas no estrangeiro) de ligeiros de passageiros, veículos recreativos e veículos comerciais num total de 269 749 unidades vendidas. Esse número representa um crescimento de 3% face a período homólogo de 2014.

Por região, em março, a Kia apresenta um aumento das vendas na China (crescimento de 11,3%, com 61 431 unidades vendidas), no mercado europeu (crescimento de 8,7%, com 44 005 unidades vendidas), no mercado coreano (crescimento de 8,5%, com 42 305 unidades vendidas) e na América do Norte (crescimento de 7,9%, com 65 426 unidades vendidas). No acumulado dos primeiros três meses de 2015, a Kia totalizou 690 775 unidades vendidas, o que

Tanta à escala nacional como mundial, o Rio foi o modelo mais vendido da Kia.



se traduz num crescimento global de 0,5% face a período homólogo de 2014.

Subida de quase 64% em Portugal

Em Portugal, o total acumulado da marca para o primeiro trimestre de 2015 atingiu as 916 unidades vendidas, o que representa um crescimento de 63,9% face ao mesmo período em 2014, com o mercado a crescer 33,3%. “Este crescimento é acompanhado também por um excelente resultado das vendas de peças e acessórios da marca, que apresentam, para o mesmo trimestre de 2015, um aumento de 14% face a 2014, um resultado que reflete um forte empenho da marca e dos seus concessionários/reparadores autorizados em prestar o melhor serviço ao melhor preço, numa ‘conquista’ que se irá prolongar para além dos, inigualáveis, 7 anos de garantia”, salienta o comunicado da marca.

Quanto às vendas globais da Kia por modelo, o mais vendido em março foi o Rio (modelo do segmento B), com um total de 39 934 unidades vendidas, seguido do Sportage (segmento C-SUV/Crossover), com um total de 38 165 unidades, enquanto o Cerato/Forte/K3 (não vendido na Europa), o Optima e o Sorento obtiveram, respetivamente, 35 698, 22 479 e 19 060 unidades vendidas, posicionando-se em terceiro, quarto e quinto lugar no ranking de vendas da marca.

Também em Portugal é o Kia Rio que domina a tabela de vendas da marca com 339 unidades vendidas. A gama Ceed está em segundo lugar com 240 unidades vendidas, seguindo-se Sportage (154), Carens (92) e Picanto (69).

Daimler promove com sustentável

A Daimler AG está a apostar em novas soluções tecnológicas para diminuir o impacto ambiental e de segurança dos seus automóveis. Por isso está, também, focada na condução autónoma para a mobilidade do futuro. Com o S 500 INTELLIGENT DRIVE a protagonizar em 2013 a viagem Mannheim-Pforzheim, a Mercedes garante ter sido o primeiro fabricante de automóveis do mundo a provar que a condução autónoma dentro e fora das cidades já é possível hoje usando uma tecnologia muito próxima da produção em série. Outro marco do desenvolvimento da condução autónoma ocorreu um ano mais tarde com o Future Truck 2025. Atualmente, o veículo F 015 – Luxury in Motion – usa o seu revolucionário conceito interior para mostrar como o espaço e o tempo pode ser usado de forma significativa e com segurança no futuro.

“Muitos dos nossos clientes já utilizam parcialmente as funções de condução automatizada nos nossos Classe S, E e C, e em breve no nosso novo GLE Coupé. Desenvolvemos estas tecnologias com a maior precisão, para assim tornar a condução mais autónoma e mais tangível a cada geração de sistemas de assistência ao condutor. Os requisitos para trazer para a estrada funções de condução autónoma vão muito além do desenvolvimento técnico, e também incluem questões legais e éticas em particular”, refere Thomas Weber, membro do conselho de administração da Daimler AG e responsável pelo grupo de pesquisa e desenvolvimento da Mercedes-Benz Automóveis.

Condução autónoma, direito e ética

É neste sentido que a Daimler está a promover o diálogo sobre questões legais e éticas relacionadas com a condução autónoma. “Como deve um veículo que conduz sozinho reagir em caso de acidente iminente? Quais as consequências no que diz respeito à responsabilidade e seguro? Estas são apenas algumas das perguntas para as quais precisamos de encontrar respostas”, afirmou Christine Hohmann-Dennhardt, membro do conselho de administração da Daimler AG e responsável pela Integridade e assuntos jurídicos, na apresentação do Relatório de Sustentabilidade 2014.

Hohmann-Dennhardt iniciou já em 2015 uma série de medidas sobre o tema “Ética e Di-

As questões legais e éticas relacionadas com a condução autónoma estão a ser estudadas pela empresa.



reito”. Uma comissão de especialistas transversal a várias unidades da Daimler está a tratar das questões legais e éticas relacionadas com a condução autónoma. A comissão recebe informação de relevo do conselho consultivo para a integridade e responsabilidade corporativa, um órgão externo que tem vindo a suportar a Daimler tanto a nível crítico como construtivo desde 2012.

Conferência em novembro

A Daimler vai realizar pela primeira vez uma conferência de peritos sobre “Condução Autónoma, Direito e Ética”. O objetivo da conferência é dar continuidade ao diálogo com os representantes da economia, da ciência, da política e ONG. A palestra será ministrada por Julian Nida-Rümelin, professor de filosofia na LMU Munique e ex-ministro de Estado da Cultura, e que neste momento se encontra a trabalhar sobre questões relacionadas com ética da máquina e robôs.

Seat contrata 100 engenheiros este ano

A Seat vai contratar 100 engenheiros para o centro técnico em 2015. A decisão foi anunciada por Jürgen Stackmann, presidente da marca espanhola do grupo Volkswagen, durante a apresentação dos resultados de 2014. O processo de seleção terá início nos próximos dias e os candidatos admitidos entrarão na empresa no decurso dos próximos seis meses, até outubro de 2015. Este processo de contratação de novos empregados representa um reforço na ordem dos 10% na força de trabalho do Centro de Técnico SEAT (CTS), actualmente constituída por 900 pessoas e que atingirá assim 1000 funcionários no ano do seu 40º aniversário.

Os 100 engenheiros vão reforçar os projetos

actualmente em desenvolvimento no CTS, especialmente nas áreas da eletrónica, carroçaria e de motores Seat e do grupo Volkswagen. Aos candidatos serão exigidas elevadas qualificações em todas as especialidades, bem como excelente domínio de inglês e de alemão.

“O CTS é o único centro de design e de desenvolvimento automóvel no sudoeste europeu, o que faz da Seat o maior investidor industrial em I+D+I em Espanha, com cerca de 300 milhões de euros anuais destinados a esta área. As instalações do CTS, situadas na área da fábrica de Martorell, funcionam como um polo de inovação, tornando a Seat o único fabricante de automóveis de ciclo integral a operar em Espanha. Em 2014, o CTS desenvolveu mais de 200 projetos tanto para

dução autónoma



Construtor reduziu emissões em 2,5%

A Daimler AG, tal como a generalidade dos construtores de automóveis, avalia os impactos ambientais dos seus produtos em todo o seu ciclo de vida e regularmente faz chegar essa informação ao público, através do seu Relatório de Sustentabilidade Anual. Conclusões do relatório relativo de 2014: apesar de um aumento de produção em mais de 5%, as emissões de CO2 foram reduzidas em 2,5% durante o mesmo período, devido a medidas de poupança de energia e transição para combustíveis com menor teor de CO2. As emissões da frota de automóveis europeia foram reduzidas em mais de 27% desde 2007.

O S 500 PLUG-IN HYBRID e o recentemente apresentado C 350 e, com as suas emissões de CO2 de 65g CO2/km, respetivamente, marcam uma clara visão rumo ao futuro. Estes são os pioneiros de um lançamento em larga escala na marca para a estrela de três pontas, com um total de dez PLUG-IN HYBRID com lançamento previsto até 2017.

As questões legais e éticas relacionadas com a condução autónoma também estarão em análise durante o Diálogo de Sustentabilidade 2015. Este evento, que terá lugar nos dias 11 e 12 de novembro em Estugarda, reúne cerca de 100 convidados entre externos e especialistas Daimler, com o objetivo de discutir as últimas questões relativas à sustentabilidade.

a Seat como para as restantes marcas do grupo Volkswagen”, refere o comunicado da marca catalã.

Estes 100 engenheiros juntar-se-ão aos restantes 800 empregados admitidos pela SEAT durante o ano passado no decurso do aumento de produção na fábrica de Martorell, “maioritariamente devido ao sucesso da família do modelo Leon”, de acordo com a marca.

Jürgen Stackmann fez o anúncio na apresentação dos resultados.



ESTUDO DA REGUS INDICA

Engarrafamentos são o principal inimigo da produtividade para metade dos portugueses

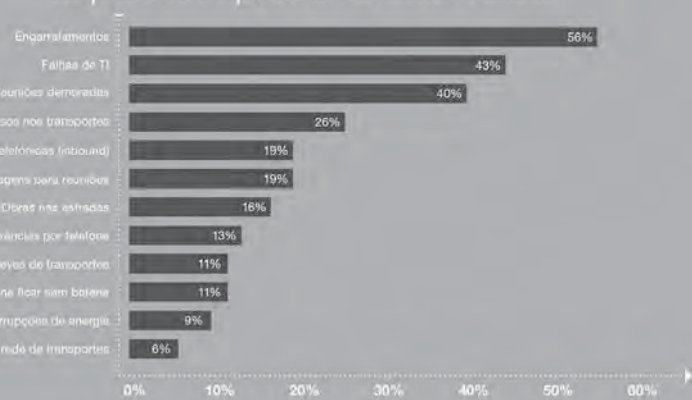
Os principais inimigos da produtividade para os portugueses são os engarrafamentos (51%) no percurso para o trabalho e nas deslocações para reuniões e chamadas como as de telemarketing (45%), de acordo com um

registaram uma posição baixa (11% tanto a nível nacional como globalmente), o que sugere que esses locais são melhores para o networking do que para fazer o trabalho.

“Ter a opção de trabalhar em diferentes locais pode ser extremamente benéfico para muitos



As piores interrupções de um dia de trabalho



O trânsito para chegar ao escritório ou a reuniões é um inimigo para a produtividade.

estudo realizado pela Regus Business Centers. Também em termos globais, a empresa inquiriu mais de 22 mil colaboradores em 100 países, são os engarrafamentos o principal obstáculo à produtividade (56%), seguidos pelas falhas das tecnologias de informação (43%) em áreas de trabalho alternativas como cafés.

Entre outras conclusões, destaque para o facto de apenas 30% dos inquiridos portugueses (e 34% dos colaboradores globais) afirmarem que, fora do escritório, trabalhar a partir de casa é bom para a produtividade, embora essa percentagem suba para 60% (63% no caso dos colaboradores globais) para os que são capazes de investir num escritório profissional em casa.

Os “lounges” de grupos profissionais ou associações surpreendentemente

colaboradores, mas o desafio está em encontrar o ambiente certo fora do escritório para permitir que as pessoas permaneçam – se não ainda mais – produtivas”, refere Jorge Valdeira, country manager da Regus Portugal. “Para quem não tem um escritório profissional em casa, os centros de escritórios, com os seus profissionais, ambientes de trabalho produtivos e seguros em termos de resposta de TI, concedem aos profissionais a paz e a funcionalidade de que precisam, quando precisam”, acrescenta Jorge Valdeira.

Resumo “As piores interrupções de um dia de trabalho”:

56% - Engarrafamentos
40% - Reuniões demoradas
19% - Chamadas telefónicas (inbound)
16% - Obras nas estradas
11% - Greves de transportes
9% - Interrupções de energia

43% - Falhas de TI
26% - Atrasos nos transportes
19% - Longas viagens para reuniões
13% - Conferências por telefone
11% - Smartphone ficar sem bateria
6% - Obras na rede de transportes

OFICINA SITUA-SE EM SINTRA

Miguel Barbosa integra estrutura técnica da equipa num único espaço

O piloto Miguel Barbosa passou a reunir a estrutura técnica da equipa num novo espaço/oficina, localizado em Sintra. "Ao longo da minha carreira como piloto sempre tive a ambição de poder ter o meu próprio espaço/oficina e sempre desejei poder intervir no meu programa de preparação das viaturas para as provas, mas ainda não tinha sido possível dar esse passo", afirma, em entrevista à "Vida Económica", o campeão nacional de velocidade e hexacampeão nacional de todo-o-terreno.

AQUILES PINTO
 aquiles.pinto@vidaeconomica.pt

Vida Económica – Porquê a aposta neste espaço/oficina?

Miguel Barbosa – Ao longo da minha carreira como piloto sempre tive a ambição de poder ter o meu próprio espaço/oficina e sempre desejei poder intervir no meu programa de preparação das viaturas para as provas, mas ainda não tinha sido possível dar esse passo. Nos últimos quatro anos estive ligado à Sports & You, mas a verdade é que a distância era um fator condicionante. Agora já não tenho de fazer 700 km [a Sports & You está sediada nos arredores do Porto] para ver como está a correr a preparação do Mitsubishi ou do Tattus, essa tarefa torna-se mais cómoda, muito embora eu sempre me preocupasse ao máximo em



acompanhar os carros nestas fases. Estou muito satisfeito com este projeto. Após 12 anos como piloto profissional foi agora possível concretizar o que há muito desejava e não posso estar mais feliz por isso. Com a ajuda de um patrocinador, reunimos as ferramentas necessárias e tive a oportunidade de abrir o meu próprio espaço/oficina, tenho agora a minha própria equipa para gerir com dois fortes projetos em mãos.

VE – Que campeonatos disputa em 2015?

MB – Este ano estamos a disputar o Campeonato Nacional de Velocidade agora designado também de Sport Protótipos, no qual vamos continuar a competir aos comandos do Tattus PY 012, mas com um novo parceiro, o Ivo Nogueira, e o Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno que será como habitualmente disputado aos comandos do Mitsubishi Racing Lancer, tendo a meu lado, como navegador, o Miguel Ramalho que por motivos profissionais não pôde estar comigo em 2014.

Segundo o piloto, o projeto "foi muito bem" recebido pelos patrocinadores.

VE – Quais os objetivos desportivos?

MB – Os nossos objetivos são sempre muito claros. Competimos para ganhar. Queremos conquistar títulos e vencer sempre que for possível as corridas em que participamos. Obviamente que temos adversários que estão a lutar exatamente pelo mesmo que nós e, por isso, temos de ser muito consistentes, eficazes e errar o menos possível. No ano passado fomos campeões na velocidade e no todo-o-terreno terminámos em segundo lugar, com os mesmos pontos do vencedor. Este ano gostaríamos de fazer ainda melhor.

VE – A ideia com o novo espaço é prestar, também, serviço a outros pilotos?

MB – De imediato, estamos concentrados na implementação do projeto e de nos organizarmos enquanto estrutura. É possível que a médio prazo a prestação de serviços a outras equipas ou pilotos seja também equacionada.

VE – Como reagiram os patrocinadores a esta aposta?

MB – Montar uma oficina virada para a competição não é tarefa fácil. Tenho desde há alguns anos o apoio de uma marca de ferramentas, a Toptul, que me disponibilizou todo o material necessário para a oficina, mas houve coisas básicas que tiveram de ser construídas para dotar as instalações de todas as capacidades de trabalho que são essenciais. Obviamente que é uma nova aposta, este será o ano piloto, mas trata-se de uma ideia que foi muito bem recebida pelos patrocinadores e essencialmente pela Toptul, que, tal como referi, disponibilizou bastante material para poder concretizar este projeto. Sinto que esta nova aposta é também uma prova de confiança e reconhecimento pelo trabalho e desempenho que a equipa tem tido e não podia estar mais satisfeito por isso.

WTCC

Resultado possível para Tiago Monteiro em Marrocos

O desfecho das corridas de Marrocos do WTCC, realizadas no último domingo (dia 19) podia ter sido diferente para Tiago Monteiro e o seu Honda Civic. O piloto português saiu da quarta posição da grelha e se na primeira corrida cruzou a linha de meta no sexto lugar depois de ter sido suplantado unicamente pelos Citroën, na segunda um toque de um adversário logo após o arranque quando discutia o segundo lugar ditou o abandono.

Monteiro estava ciente que este seria provavelmente um dos mais difíceis fins de semana de competição. No entanto, o trabalho até estava a correr melhor do que inicialmente se previa. "Não fiz um bom arranque e isso custou-me uma posição na partida. Depois disso procurei atacar o mais que podia para não me afastar demasiado dos pilotos à minha frente. Fui-me defendendo o mais que podia do Yvan Muller, mais para o espetáculo do que outra coisa, pois sabia que quando ele quisesse

passar, eu não teria a mínima hipótese. Foi o que acabou por acontecer. Daí em diante sofri com problemas de sobreaquecimento dos travões ao mesmo tempo que procurava atacar ao máximo para não ser surpreendido pelos meus companheiros de equipa. Foi uma corrida bastante dura", explicou.

Para a segunda prova as hipóteses de ser bem sucedido era maiores mas um toque de um adversário obrigou o piloto do porto ao abandono. "Arranquei bem e estava a lutar pelo segundo lugar quando um toque mais agressivo obrigou ao abandono. Foi uma pena, pois conseguiria melhor resultado que na primeira.

Não consegui amealhar o número de pontos que desejava, mas as corridas são mesmo assim. Na próxima prova na Hungria vamos ter evoluções no Honda Civic ao nível do motor, chassis e aerodinâmica e acredito que vamos estar bem mais competitivos", rematou. A próxima prova do WTCC decorre na Hungria de 1 a 3 de maio.

WRC

Porto pode ter super especial do Rali de Portugal em 2016

Em 2010, o centro do Porto recebeu uma demonstração do Rali de Portugal.

O Rali de Portugal poderá ter, em 2016, uma super especial no Porto. A possibilidade foi aventada pelo presidente do Automóvel Club de Portugal (ACP). Carlos Barbosa já afirmou que está a discutir essa possibilidade com a Câmara Municipal do Porto (CMP).

Na sequência de uma reunião com o presidente da Câmara Municipal do Porto, Rui Moreira, realizada no dia 14 de abril, o dirigente do ACP disse que foi discutida a possibilidade de se fazer uma "super especial no Porto", à semelhança do que ocorreu em 2010 na avenida dos Aliados, mas sem ter, neste momento, local definido.

"Em princípio seria no interior da cidade do Porto porque é, no fundo, uma espécie de uma especial cittadina, que é disso que as pessoas gostam. Quando fizemos aqui a demonstração, há quatro anos nos Aliados, tivemos 40 mil pessoas e era uma brincadeira com três carros de competição de cada uma das marcas", disse Carlos Barbosa. O presidente do ACP mostrou-se otimista quanto a recetividade demonstrada pela autarquia em relação ao evento.

Novo Renault Espace chega em maio "vestido" de crossover

AQUILES PINTO

aquilespinto@vidaeconomica.pt

O modelo que trouxe o conceito do monovolume para a Europa em 1984 prepara-se para, 31 anos depois, conhecer a quinta geração. O novo Renault Espaço chega a Portugal na segunda quinzena de maio e propõe novas sensações de condução e de vida a bordo.

Desde logo, já não é apenas um MPV, mas assume-se como um crossover. As dimensões do Novo Espace (4,86 m de comprimento, 1,89 de largura e 1,68 m de altura) refletem isso mesmo, segundo os responsáveis pelo projeto. Além disso, tem uma distância ao solo ligeiramente sobrelevada de 16 cm (mais 4 cm do que o Espace atual). Além disso, a distância entre eixos de 2,88 m (mais 16 mm do que o atual Grand Espace) contribui para a sensação de dinamismo, ao mesmo tempo que favorece o espaço interior disponível.

Multi-Sense de 4Control

As novas sensações são, porém, oferecidas, garante a marca, por um sistema denominado Renault Multi-Sense. "Graças ao Multi-Sense, o conjunto das tecnologias de motor, caixa de velocidades, chassis, bem como as prestações de conforto e de ambiente (iluminação, design dos instrumentos, banco com a funcionalidade de massagem), ficam ao serviço dos desejos do condutor", refere a Renault.

De acordo com a marca francesa, os cinco modos disponíveis transmitem a sensação de ter à disposição "vários Espace num só". No centro do Multi-Sense, a tecnologia 4Control (quatro rodas direcionais), combinada, pela primeira vez, com o amortecimento pilotado, adiciona agilidade e segurança ao prazer de conduzir. Além disso, este sentimento de segurança é ainda reforçado pelas múltiplas ajudas à condução disponíveis, segundo a marca francesa.

O sistema 4Control está permanentemente ativo. Abaixo do limiar de 50 km/h em modo Confort (60 km/h em modo Neutro e 70 km/h em modo Sport), as rodas traseiras viram no sentido oposto ao das rodas dianteiras, com uma amplitude máxima de 3,5 graus. Em termos de

Hoje como no passado, a marca promete qualidade de vida a bordo do modelo.



Campanha de lançamento com Kevin Spacey

Em 1984, a Renault lançou, com o Espace, um novo conceito – o monovolume. Em 2015, a marca reinventa o Espace sob os traços de um grande crossover. Para o lançamento deste novo crossover, a Renault e a Publicis criaram uma campanha em torno de um valor importante para os clientes-alvo: o tempo. Esta campanha tem a assinatura "Make your Time Great" e posiciona o novo Espace como um automóvel que oferece aos seus utilizadores uma perceção diferente do tempo.

Para incarnar este conceito e seduzir clientes exigentes, a Publicis e a Renault escolheram como embaixador da marca um ator: Kevin Spacey. Uma escolha que se impôs naturalmente pela riqueza e singularidade do percurso de Kevin Spacey e, também, pela sua personalidade carismática.

O filme com Kevin Spacey evoca a sua carreira através das suas mais marcantes interpretações e apresenta o novo Renault Espace. Esta campanha é enriquecida com um inovador dispositivo que permitirá descobrir facetas inéditas de Kevin Spacey através de cinco pequenos filmes onde ele fala do seu percurso, das suas motivações e desejos.

No centro do dispositivo está uma campanha digital no site www.espace.renault.com (e também em www.espace.renault.pt) com conteúdos exclusivos e com ativações nas redes sociais. Esta campanha foi lançada a 15 de abril em França e, posteriormente, no resto da Europa.



O popular ator protagoniza a campanha.

sensações, é como se o Novo Espace reduzisse a sua distância entre eixos, para beneficiar de uma agilidade máxima. Acima deste limiar, as rodas traseiras viram no mesmo sentido que o das rodas dianteiras. Neste caso, o efeito é comparável ao que resultaria de um aumento da distância entre eixos.

Dois motores 1.6 diesel

Quanto às motorizações, o motor diesel 1.6 "desdobra-se" em dois: turbo de 130 cv e biturbo de 160 cv. "O novo Espace apoia-se na excelência da Renault, pioneira do turbo e da tecnologia de downsizing na Fórmula 1, para associar motores de menor cilindrada à transmissão automática de dupla embraiagem EDC (6 ou 7 velocidades). Tirando partido dos seus motores de última geração, com consumos e emissões de CO2 20% mais reduzidos, de uma aerodinâmica refinada (Cx 0,30) e 250 kg mais leve, o novo Espace é a concretização da escolha do prazer e da eficiência", refere a marca.

Quanto a preços em Portugal, o nível de equipamento Zen custa 42 040 euros na variante de 130 cv e 44 540 euros com 160 cv. Já o nível de equipamento Initiale Paris, disponível apenas associado ao motor mais potente, é proposto pela Renault Portugal por 51 940 euros.

Volkswagen melhora argumentos do Jetta

O Volkswagen Jetta foi alvo de um restyling. Em termos estéticos, a frente e a traseira foram redesenhadas e a aerodinâmica melhorada em 10%. Destaque para redenhada grelha frontal e o novo pára-choques (a razão para o ganho aerodinâmico, de resto). Na traseira, a tampa da mala possui um contorno aerodinâmico e nas partes laterais as linhas deste spoiler integrado prolongam-se aos guarda-lamas traseiros. Também o pára-choques traseiro é novo. O comprimento total do Jetta é agora de 4,659 m, a largura de 1,778 m e a altura de 1,482 m.

No interior, também há mudanças. Destaque para a nova instrumentação e para o novo volante multifunções em couro e uma renovada harmonização na consola central.

O novo Volkswagen Jetta é proposto no mercado nacional com o motor 2.0 TDI BlueMotion

Technology com potências de 110 e 150 cv. No primeiro caso, está equipado com uma caixa manual de cinco velocidades (ou DSG de sete velocidades) e na variante mais musculada com uma caixa manual de seis velocidades.



O novo pára-choques frontal permite reduzir o coeficiente aerodinâmico em 10%.

dades (ou DGS de seis velocidades).

O Jetta TDI 150 com caixa manual de seis velocidades apresenta um consumo médio de 4,2 l/100 km, o equivalente a emissões de CO2 de 109 g/km. Esta variante atinge uma velocidade máxima de 220 km/h (218 km/h com transmissão DSG de seis velocidades) e acelera de 0-100 km/h em 8,9 segundos.

Por seu lado, o TDI 110 apresenta um consumo médio de 4 l/km e emissões de CO2 de 105 g/km. Equipado com a caixa manual de cinco velocidades, a velocidade máxima é de 197 km/h e a aceleração 0-100 km/h de 11 segundos.

Quanto a preços, o novo Volkswagen Jetta 2.0 TDI de 110 é proposto a partir de 26 854 euros, enquanto a variante 150 está disponível a partir de 32 542 euros.



salão auto do Porto

Exponor
4 a 7 jun. 2015

feira aberta ao público

4 jun. das 15h às 22h

5 jun. das 15h às 22h

6 jun. das 10h às 22h

7 jun. das 10h às 19h

EXPONOR
FEIRA INTERNACIONAL DO PORTO



AEP



Serviços Jurídicos

Foram publicadas medidas ativas de emprego designadas “Promoção da Igualdade de Género no Mercado de Trabalho”, “Apoio à Mobilidade Geográfica no Mercado de Trabalho” e “REATIVAR”.

MEDIDA “PROMOÇÃO DA IGUALDADE DE GÉNERO NO MERCADO DE TRABALHO”

Esta nova medida consiste na concessão, ao empregador, de um apoio financeiro que visa incentivar a contratação de desempregados do sexo sub-representado em determinada profissão (aquelas em que não se verifica uma representatividade de 33,3% em relação a um dos sexos, conforme lista anexa ao regulamento específico da medida e a atualizar anualmente). O apoio consistirá numa majoração do apoio atribuído no âmbito da medida Estímulo Emprego e de futuras medidas de apoio à contratação financiadas pelo IEFP, que não excluam essa majoração.

A majoração supra referida é de 20% do apoio atribuído no caso de celebração de contratos de trabalho a termo, e de 30% do apoio atribuído no caso de celebração de contratos sem termo ou de conversão de contrato de trabalho a termo em contrato de trabalho sem termo, sendo o apoio pago no momento do pagamento do apoio objeto de majoração.

MEDIDA “APOIO À MOBILIDADE GEOGRÁFICA NO MERCADO DE TRABALHO”

Esta medida visa apoiar a mobilidade geográfica dos recursos humanos no mercado laboral e a satisfação das ofertas de emprego, bem como a criação do próprio emprego, esta nova medida tem por destinatários os desempregados inscritos há pelo menos 3 meses no IEFP, e equiparados (trabalhadores com contrato de trabalho suspenso com fundamento no não pagamento pontual da retribuição).

A medida compreende duas modalidades de apoio:

- apoio à mobilidade temporária (no caso de celebração de contrato de trabalho com duração superior a um mês, cujo local de trabalho diste, pelo menos, 50 km da residência do desempregado): 50% do IAS/ mês ou fracção, de duração do contrato de trabalho, no máximo de 6 meses;
- apoio à mobilidade permanente (no caso de mudança de residência e celebração do contrato de trabalho com duração igual ou superior a 12 meses, ou criação do próprio

emprego – cujo local diste, pelo menos, 100 km da anterior residência do desempregado): este apoio compreende participação nos custos da viagem e nos custos de transporte de bens para a nova residência (nos moldes previstos na Portaria), bem como um apoio financeiro de valor equivalente ao apoio à mobilidade temporária.

MEDIDA “REATIVAR”

Segundo o legislador, esta medida“(…) tem o objetivo de promover a reintegração profissional de pessoas desempregadas de longa duração e de muita longa duração, com mais de 30 anos de idade, através da realização de estágios profissionais, com uma duração de 6 meses, propiciando um contacto com o mercado de trabalho, num contexto de formação, e promovendo a aquisição de competências, suscetíveis e desejavelmente certificáveis, visando o efetivo reingresso no mercado de trabalho. (...) A necessária seletividade no desenvolvimento de medidas desta natureza está presente através da definição de um limiar mínimo de empregabilidade a concretizar, bem como pela exigência de uma adequada proporção entre o número de estagiários e o número de trabalhadores, por parte da entidade promotora, no sentido de circunscrever utilizações que não se confinem aos objetivos de integração e empregabilidade das pessoas desempregadas.

Esta nova medida visa os inscritos como desempregados no IEFP há, pelo menos, 12 meses e com idade mínima de 31 anos, que não tenham sido abrangidos por uma medida de estágios financiados nos 3 anos anteriores, com uma qualificação mínima de nível 2 do Quadro Nacional de Qualificações (QNQ), e os detentores de qualificação inferior a esta, que estejam previamente inscritos num Centro para Qualificação e Ensino Profissional (CQEP) para efeitos de integração num processo de RVCC com o objetivo de elevar o seu nível de qualificação.

Podem candidatar-se à medida pessoas singulares ou coletivas de natureza privada, com ou sem fins lucrativos, que cumpram os critérios previstos na Portaria.

Os direitos dos estagiários e respetiva participação financeira pelo IEFP, ao abrigo desta medida, são semelhantes aos previstos no âmbito da medida “Estágios Emprego”.

O estagiário tem direito a:

- a) Bolsa de estágio mensal;
- b) Refeição ou subsídio de alimentação;
- c) Transporte ou subsídio de transporte no caso de:

- i) Pessoas com deficiência ou incapacidade;
- ii) Vítimas de violência doméstica;
- iii) Ex -reclusos e aqueles que cumpram ou tenham cumprido penas ou medidas judiciais não privativas de liberdade, em condições de se inserirem na vida ativa;
- iv) Toxicod dependentes em processo de recuperação;

- d) Seguro de acidentes de trabalho.

O pagamento dos apoios previstos no presente artigo é da responsabilidade da entidade promotora.

Quanto à bolsa de estágio, é concedida, mensalmente, em função do nível de qualificação de que é detentor, cujo valor é o seguinte:

- a) O valor correspondente ao indexante dos apoios sociais (IAS), para o estagiário com qualificação de nível 2 do QNQ;
- b) 1,2 vezes do valor correspondente ao IAS, para o estagiário com qualificação de nível 3 do QNQ;
- c) 1,3 vezes do valor correspondente ao IAS, para o estagiário com qualificação de nível 4 do QNQ;
- d) 1,4 vezes do valor correspondente ao IAS, para o estagiário com qualificação de nível 5 do QNQ;
- e) 1,65 vezes do valor correspondente ao IAS, para o estagiário com qualificação de nível 6, 7 ou 8 do QNQ.

Nos casos não previstos acima é concedida ao estagiário uma bolsa mensal de valor correspondente ao IAS.

O estagiário tem ainda direito a refeição ou a subsídio de alimentação, conforme praticado para a generalidade dos trabalhadores da entidade promotora e, em alguns casos, ao transporte ou subsídio de transporte.

A participação financeira do IEFP é efetuada com base na modalidade de custos unitários, por mês e por estágio, nos termos definidos por despacho do membro do Governo responsável pela área do emprego, com base nos seguintes valores:

- a) Bolsa mensal, 80 % da bolsa nas seguintes situações:
 - i) Pessoas coletivas de natureza privada sem fins lucrativos;
 - ii) No primeiro estágio, desenvolvido por entidade promotora com 10 ou menos trabalhadores, referente à primeira candidatura a esta Medida e desde que não tenha já obtido condições de apoio mais favoráveis noutro estágio financiado pelo IEFP.
- b) Bolsa mensal, 65 % da bolsa nas restantes situações;

- c) Bolsa mensal, acréscimo das percentagens de comparticipação referidas nas alíneas anteriores em 15 pontos percentuais, no caso dos seguintes destinatários:
 - i) Pessoas inscritas como desempregadas no IEFP há mais de 24 meses;
 - ii) Pessoas com idade superior a 45 anos;
 - iii) Pessoas com deficiência e incapacidade;
 - iv) Integrem família monoparental;
 - v) Pessoas cujos cônjuges ou pessoas com quem vivem em união de facto se encontrem igualmente inscritos no IEFP como desempregados;
 - vi) Vítimas de violência doméstica;
 - vii) Ex-reclusos e aqueles que cumpram ou tenham cumprido penas ou medidas judiciais não privativas de liberdade e estejam em condições de se inserirem na vida ativa;
 - viii) Toxicodependentes em processo de recuperação.
 - d) Alimentação, valor fixado para o subsídio de refeição da generalidade dos trabalhadores que exercem funções públicas;
 - e) Transporte, 10% do IAS, nos casos previstos no artigo 14.º;
 - f) Seguro de acidentes de trabalho, no valor de 3,296% do IAS.
- O IEFP não comparticipa as contribuições devidas à segurança social.

Serviços Jurídicos

Síntese Legislativa

Economia & Finanças

LEI N.º 22/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 53/2015 DE 2015-03-17

Quarta alteração à Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, que aprova as regras aplicáveis à assunção de compromissos e aos pagamentos em atraso das entidades públicas.

LEI N.º 23-A/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 60/2015 DE 2015-03-26

Transpõe as Diretivas 2014/49/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, relativa aos sistemas de garantia de depósitos, e 2014/59/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio, alterando o Regime Geral das Instituições de Crédito e Sociedades Financeiras, a Lei Orgânica do Banco de Portugal, o Decreto-Lei n.º 345/98, de 9 de novembro, o Código dos Valores Mobiliários, o Decreto-Lei n.º 199/2006, de 25 de outubro, e a Lei n.º 63-A/2008, de 24 de Novembro.

PORTARIA N.º 98-A/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 63/2015 DE 2015-03-31

Aprova a declaração modelo 2, o modelo do recibo eletrónico de quitação de rendas e a declaração modelo 44, previstos no Código do Imposto do Selo e no Código do IRS.

Trabalho & Segurança Social

PORTARIA N.º 78/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 53/2015 DE 2015-03-17

Aprova o modelo da ficha de prescrição de produtos de apoio, no âmbito do Sistema de Atribuição de Produtos de Apoio (SAPA).

PORTARIA N.º 84/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 56/2015 DE 2015-03-20

Cria e regulamenta a medida de Promoção de Igualdade de Género no Mercado de Trabalho.

PORTARIA N.º 85/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 56/2015 DE 2015-03-20

Cria a medida de Apoio à Mobilidade Geográfica no Mercado de Trabalho.

PORTARIA N.º 86/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 56/2015 DE 2015-03-20

Cria a medida REATIVAR.

Ambiente

DECRETO-LEI N.º 48/2015 - DE 2015-04-10

Procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 366-A/97, de 20 de dezembro, no sentido da introdução de regras no domínio das especificações técnicas, na qualificação de operadores de gestão de resíduos de embalagens, na metodologia para a definição dos modelos de cálculo de valores de contrapartidas financeiras e na atualização das captações e das objetivações dos sistemas de gestão de resíduos urbanos.

Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL CONSTITUCIONAL N.º 141/2015 - DE 2015-03-16

Declara, com força obrigatória geral, a inconstitucionalidade da norma constante da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 13/2003, de 21 de maio, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 133/2012, de 27 de junho, na parte em que exige a cidadãos portugueses um período mínimo de um ano de residência legal em Portugal para poder aceder ao rendimento social de inserção; declara, com força obrigatória geral, a inconstitucionalidade da norma constante do n.º 4 do artigo 6.º da Lei n.º 13/2003, de 21 de maio, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 133/2012, de 27 de junho, na parte em que estende o requisito de um período mínimo de um ano de residência legal em Portugal, previsto na alínea a) do n.º 1 desse preceito legal, aos membros do agregado familiar do requerente de rendimento social de inserção.

ACÓRDÃO DO SUPREMO TRIBUNAL DE

JUSTIÇA N.º 3/2015 - DE 2015-03-20

«O prazo de 20 dias para o assistente requerer a abertura de instrução, nos termos do artigo 287.º, n.º 1, alínea b), do Código de Processo Penal, conta-se sempre e só a partir da notificação do despacho de arquivamento proferido pelo magistrado do Ministério Público titular do inquérito ou por quem o substitua, ao abrigo do artigo 277.º do mesmo código, não relevando para esse efeito a notificação do despacho do imediato superior hierárquico que, intervindo a coberto do artigo 278.º, mantenha aquele arquivamento».

ACÓRDÃO DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA N.º 4/2015 - DE 2015-03-24

Não são aplicáveis às medidas de coação referidas no art. 218.º, n.º 1, do CPP as elevações de prazo previstas no art. 215.º, n.os 2, 3 e 5 do mesmo diploma.

Justiça

LEI N.º 25/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 62/2015 DE 2015-03-30

Primeira alteração à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico.

LEI ORGÂNICA N.º 5/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 70/2015 DE 2015-04-10

Atribui ao Tribunal Constitucional competência para apreciar e fiscalizar as contas dos grupos parlamentares, procedendo à sexta alteração à Lei n.º 28/82, de 15 de novembro (Organização, funcionamento e processo do Tribunal Constitucional), e à quinta alteração à Lei n.º 19/2003, de 20 de junho (Financiamento dos partidos políticos e das campanhas eleitorais).

Serviços Técnicos

Armazenamento de óleos usados

Existe, desde o ano de 2011, nota técnica sobre a armazenagem de óleos usados, publicada no site da Agência Portuguesa do Ambiente.

Esta nota técnica, que não tem, até ao momento, força de lei, deve todavia ser observada pelos Associados que detenham óleos usados.

Uma vez que este é um tema que é recorrentemente levantado, voltamos a divulgar nestas páginas as principais implicações desse documento.

REQUISITOS GERAIS PARA A ARMAZENAGEM DE ÓLEOS USADOS:

- 1) Não é permitida a construção e funcionamento de instalações de armazenagem de óleos usados nas seguintes localizações:
 - a) Em áreas sujeitas a inundação, exceto se adotadas medidas tecnicamente eficazes impeditivas daqueles efeitos;
 - b) Em terrenos cujas dimensões, confrontação ou disposição não permitam a aplicação de todas as normas agora indicadas.
- 2) A armazenagem de óleos usados deverá ser efetuada de forma a não provocar qualquer dano para o ambiente nem para a saúde humana e de forma a evitar a possibilidade de derrame, incêndio ou explosão, devendo ser respeitadas as condições de segurança relativas às características que conferem perigosidade ao(s) resíduo(s);
- 3) Os óleos usados devem ser armazenados em equipamentos separados, relativamente a outros resíduos, nomeadamente resíduos facilmente inflamáveis. Os óleos usados devem ser armazenados de forma que não seja possível a sua contaminação, nomeadamente por água ou poeiras;
- 4) Os óleos usados devem ser armazenados de forma que seja sempre possível e em qualquer altura detetar derrames e fugas;
- 5) Todos os locais de armazenagem de óleos usados deverão estar dotados de material absorvente pronto a usar em caso de pequenos derrames e ostentar em local visível, instruções sobre a sua utilização e encaminhamento a dar aos resíduos resultantes da limpeza;
- 6) A identificação dos óleos usados deverá ser efetuada de acordo com as normas e regulamentos em vigor, devendo ser indelével, permanente e identificado com toda a clareza o código da Lista Europeia de Resíduos (Portaria nº 209/2004, de 3 de março), e as características que conferem perigosidade ao resíduo;
- 7) Deve ser assegurada a adequada ventilação do local de armazenagem temporária; O sistema de ventilação deverá ser dimensionado de forma a impedir a acumulação de gases inflamáveis em concentrações suscetíveis de causar danos para a saúde humana e para o ambiente, devendo ser considerados os quantitativos máximos de óleos usados armazenados, bem como as características de construção do local;
- 8) Os reservatórios ou embalagens utilizados na armazenagem de óleos usados devem estar em boas condições, não apresentando sinais de enferrujamento severo nem exibindo sinais de deterioração, defeitos estruturais, ou fugas visíveis;
- 9) Qualquer local destinado à armazenagem de óleos usados deverá estar devidamente identificado. Todos os locais de acesso devem ostentar avisos relativos à proibição de fumar, atear fogo ou utilizar equipamentos suscetíveis de provocar faíscas ou calor;
- 10) Os locais de armazenagem temporária de óleos usados deverão ser dotados de extintores e/ou outros meios de combate a incêndios; Estes meios deverão ser devidamente dimensionados devendo ser considerados os quantitativos máximos de óleos usados armazenados, bem como as características de construção do local.

RESERVATÓRIOS COM CAPACIDADE SUPERIOR A 1000 LITROS

Reservatórios superficiais:

- 1) Os materiais utilizados na construção dos reservatórios deverão ser resistentes e totalmente impermeáveis. No caso de serem usados materiais metálicos, as chapas devem possuir uma camada de proteção anti-corrosão, incluindo a base, devendo ser soldadas ou cravadas de forma a serem absolutamente estanques. Refere-se a existência de normas internacionais tais como: EN 14015, API 650, BS 2654, DIN 4119, NEN 3850, CPR9-3, BS 2594 ou BS 4994, relativas a esta matéria.
- 2) Os reservatórios deverão estar colocados dentro de bacia de contenção a qual deverá possuir, pelo menos, 50% da capacidade máxima do reservatório, e encontrar-se em local devidamente coberto. No caso de mais de um reservatório, a bacia de contenção deve ter 110% da capacidade de armazenagem do maior reservatório ou de 25% da capacidade total dos reservatórios colocados dentro da bacia, consoante o que for maior. Alternativamente os reservatórios podem ser de parede dupla equipados com um detetor de fugas;
- 3) A base e as paredes dos reservatórios não devem ser penetradas por qualquer dispositivo tipo válvula, tubo ou outra abertura para utilização como sistema de drenagem;
- 4) Caso existam os dispositivos referidos em 3), as respetivas juntas com as paredes ou com a base do reservatório deverão ser adequadamente seladas de modo a garantir a estanquidade do mesmo;
- 5) Qualquer válvula, filtro ou qualquer outro equipamento auxiliar do reservatório deve estar situado dentro de uma bacia de contenção secundária;
- 6) Caso a entrada de enchimento não esteja situada dentro de bacia de contenção secundária, deverá ser usado um tabuleiro para contenção de eventuais escorrências durante o processo de enchimento do reservatório.

Reservatórios subterrâneos:

- 1) Os reservatórios, que deverão ser de parede dupla ou de parede única com bacia de contenção com, pelo menos, 50% da capacidade máxima do reservatório, não poderão ter qualquer tipo de juntas, exceto nos locais destinados a acesso e inspeção, devidamente apetrechados por tampa; Estes reservatórios deverão ficar completamente envolvidos por uma camada de material não combustível que não danifique o material do mesmo (por exemplo areia). Refere-se a existência de normas internacionais, tais como: API 1615, ASTM D4021-92, DIN 6600, DIN EN 976, BS EN 976, AFINOR NF EN 976, CPR 9-1, referentes a esta matéria;
- 2) No que respeita ao material de construção, deverá ser garantida a proteção adequada e resistência a danos físicos, bem como proteção anti-corrosão;
- 3) Os reservatórios deverão estar devidamente apetrechados com dispositivo para a deteção de fugas, o qual deverá funcionar em contínuo e ser mantido e testado em intervalos de tempo apropriado, de modo a garantir o seu funcionamento adequado;
- 4) Os reservatórios devem ser dotados de sistema de prevenção de extravase no caso de não ser acessível a observação do seu enchimento;
- 5) Para os reservatórios já construídos e caso não exista dispositivo para deteção de fugas, os mesmos deverão ser devidamente testados antes da sua utilização e, posteriormente, pelo menos, de 5 em 5 anos.

RESERVATÓRIOS COM CAPACIDADE IGUAL OU INFERIOR A 1000 LITROS

- 1) A armazenagem de óleos usados deverá ser efetuada em local devidamente coberto e impermeabilizado devendo ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências / derrames e águas de lavagem e de modo a evitar a possibilidade de dispersão e de contaminação de solos e águas.
- 2) Os pavimentos das instalações deverão dispor de caleiras devendo a capacidade de contenção das respetivas bacias ser, de 110% da capacidade de armazenagem do maior contentor ou de 25% da capacidade total dos contentores, consoante o que for maior. Alternativamente os equipamentos poderão estar colocados dentro de bacia de contenção individual, a qual deverá possuir, pelo menos, 50% da capacidade máxima do mesmo.
- 3) As instalações deverão ser construídas em materiais incombustíveis e resistentes ao fogo. No caso de se tratar de uma adaptação de edificação já existente, deverá ser assegurada a condição descrita através da proteção dos tetos, paredes e pisos com revestimento eficaz;
- 4) Deverá ser dada especial atenção à resistência e capacidade de contenção das embalagens em que os óleos usados são acondicionados, bem como às questões relacionadas com o empilhamento dessas embalagens (ex: bidões). A armazenagem em altura não deverá ultrapassar as 3 paletes, devendo as pilhas ser arrumadas de forma a permitir a circulação entre si e em relação às paredes da instalação, bem como a permitir o necessário acesso de equipamento e veículos de emergência.



Serviços Técnicos

Gases fluorados Certificação de empresa

As empresas Associadas que se dedicam a intervenções em sistemas de ar condicionado instalados em veículos a motor contendo gases fluorados com efeito de estufa têm vindo a ser alertadas, por parte dos seus fornecedores de fluidos refrigerantes, que a partir de 1 de janeiro de 2015 a venda de gases fluorados com efeito de estufa apenas poderá ser efetuada a empresas certificadas que prestem serviços a terceiros nesta área, ou a empresas que, não prestando serviços a terceiros, possuam técnicos certificados.

Nesse sentido, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) publicou no seu sítio de internet, em http://www.apambiente.pt/_zdata/DPAAC/FGases/FAQ%20-%20Gases%20fluorados.pdf, esclarecimento relativo a este tema, que em seguida transcrevemos:

“4. Uma oficina que efetue intervenções em sistemas de ar condicionado instalados em veículos a motor, contendo gases fluorados com efeito de estufa poderá adquirir gás fluorado com efeito de estufa, desde que tenha um técnico com atestado de formação, no âmbito do Decreto-Lei n.º 56/2011?

R.: Sim, o atestado de formação do técnico, no âmbito do Decreto-Lei n.º 56/2011, é condição suficiente para a aquisição de gás fluorado por parte da oficina. Para a referida compra de gás fluorado, não é necessário que a oficina esteja certificada neste âmbito (não existe certificação de empresas. prevista para esta tipologia).”

Ainda no seguimento deste assunto, a ARAN obteve esclarecimento escrito da APA reforçando esta informação, referindo que, “(...) para a aquisição de gases fluorados com efeito de estufa, por oficinas que efetuam intervenções em Sistemas de Ar Condicionado Instalados em Veículos a Motor, apenas é necessário o atestado de formação de um técnico, no âmbito do Regulamento CE n.º 307/2008.

A certificação de empresas nesta área nem sequer é aplicável, à data, pelo que bastará apresentar o atestado de formação do técnico da oficina para a aquisição de fluido.”

COMPRA E VENDA DE GASES FLUORADOS

De acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 517/2014, as empresas que fornecem gases fluorados com efeito de estufa devem estabelecer registos das informações relevantes sobre os compradores dos mesmos, designadamente,

os números dos certificados dos compradores e as quantidades de gases fluorados com efeito de estufa adquiridos, sendo esta obrigatoriedade aplicável a partir de 1 de janeiro de 2015.

Ainda de acordo com o disposto no n.º 4 do artigo 11.º do referido Regulamento, para efeitos de execução da instalação, assistência técnica, manutenção ou reparação de equipamentos que contenham gases fluorados com efeito de estufa, ou cujo funcionamento dependa desses gases, para os quais seja necessária a certificação ou atestação ao abrigo do artigo 10.º, só devem ser vendidos e comprados gases fluorados com efeito de estufa por empresas detentoras dos certificados pertinentes, nos termos do artigo 10.º ou por empresas que empreguem pessoas detentoras de um certificado ou um atestado de formação nos termos do artigo 10.º, n.ºs 2 e 5, não obstante a que empresas não certificadas, que não exerçam as atividades anteriormente mencionadas, recolham, transportem ou distribuam gases fluorados com efeito de estufa, havendo por isso diferentes tipologias de entidades/empresas, a quem irá ser solicitada informação diferenciada.

Dessa forma, a ARAN solicitou esclarecimento junto da Agência Portuguesa do Ambiente, relativo à obrigatoriedade do referido registo por parte dos compradores, ou seja, para as empresas do setor automóvel que adquirem gases fluorados com efeito de estufa para utilização em veículos a motor.

Deixamos em seguida o teor da resposta obtida pela ARAN “(...) O Regulamento (UE) n.º 517/2014, é um regulamento genérico, que terá depois uma transposição para as Leis Nacionais de cada Estado Membro, que, no caso de Portugal, se irá refletir numa alteração ao Decreto-Lei n.º 56/2011 e onde serão discriminadas as operações de venda e de compra.

O registo dos dados dos compradores e respetivos gases adquiridos só faz sentido existindo, complementarmente, um registo dos dados dos vendedores e respetivas quantidades, de forma a ser possível efetuar um balanço de massas e ter uma noção do consumo e circulação de gases fluorados, em território nacional. Aliás, uma das medidas previstas no Regulamento (UE) n.º 517/2014 é precisamente a introdução de quotas de importação para gases fluorados, dentro do Espaço Comunitário, pelo que estes registos se afiguram essenciais.”

Dessa forma, entendemos ser aconselhável,

numa perspetiva de futuro cumprimento das regras, a elaboração da referida informação de compra.

Nesse sentido, foram elaborados pela Agência Portuguesa do Ambiente um conjunto de documentos (ficheiros Excel) para permitir que esses registos possam ser efetuados pelas entidades/empresas compradoras e vendedoras, a partir de 1 de janeiro de 2015.

Dos documentos elaborados em excel, disponíveis para download na página da APA, em <http://www.apambiente.pt/index.php?ref=17&subref=148&sub2ref=1099>, constam as seguintes informações:

- 1 - Guia de Vendas (engloba as diferentes tipologias de entidades/empresas e a informação que cada uma destas deverá preencher);
- 2 - Guia de Compras (engloba as diferentes tipologias de entidades/empresas e a informação que cada uma destas deverá preencher);
- 3 - Folha de Vendas (inclui os campos obrigatórios para Comunicação à APA e os campos obrigatórios para Registo e comunicação à APA ou à Comissão Europeia, posteriormente e por amostragem do universo de entidades/empresas a quem foi vendido o gás fluorado);
- 4 - Folha de Compras (inclui os campos obrigatórios para Comunicação à APA e os campos obrigatórios para Registo e comunicação à APA ou à Comissão Europeia, posteriormente e por amostragem do universo de entidades/empresas a quem foi comprado o gás fluorado);
- 5 - Manual de instruções de preenchimento.

Os prazos de submissão da informação são os seguintes:
Até 31 de outubro de 2015, deverão ser submetidos os dados relativos às compras e vendas (campos obrigatórios para Comunicação à APA, na tabela com colunas a azul) ocorridas entre 1 de janeiro de 2015 e 30 de junho do mesmo ano.

Até 30 de abril de 2016, deverão ser submetidos os dados relativos às compras e vendas (campos obrigatórios para Comunicação à APA, na tabela com colunas a azul) ocorridas entre 1 de julho de 2015 e 31 de dezembro do mesmo ano.

Os campos obrigatórios para Registo e comunicação à APA ou à Comissão Europeia (tabela com colunas a cinzento), apenas deverão ser submetidos a este Organismo, quando solicitado, não havendo um prazo específico definido para o efeito.

Para finalizar, colocamos em seguida exemplos das folhas de compra:

◀ **FOLHA DE COMPRA - Dados obrigatórios para comunicação à Agência Portuguesa do Ambiente**

Data de Compra	N.º de Fatura	Nome da Empresa/Entidade à qual efetuou a compra	NIPC/VAT Number da Empresa/Entidade à qual efetuou a compra	País da empresa/entidade à qual efetuou a compra	Identificação do Gás Fluorado	Quantidade de Gás Fluorado (kg)	Observações

FOLHA DE COMPRA - Dados obrigatórios para Registo na Entidade/Empresa e comunicação à APA ou à Comissão Europeia, por amostragem do universo de entidades/empresas (quando solicitado).

Data de Compra	N.º de Fatura	País da empresa/entidade à qual efetuou a compra

Serviços Técnicos

No seguimento dos artigos publicados em prévias da revista da ARAN, continuamos a dar destaque à temática do stress e dos riscos psicossociais no local de trabalho, dando conta das informações contidas no guia eletrónico publicado pela EU-OSHA (Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho):

“O que posso fazer para ajudar a minha empresa e os/as trabalhadores/as?”

Reduzir os riscos psicossociais no trabalho é bom para produtividade da organização - assim como é bom para os trabalhadores e as trabalhadoras. Uma boa abordagem para minimizar estes riscos e gerir o risco do stress no trabalho envolve geralmente uma combinação de medidas.

Tal como em relação a todos os perigos no local de trabalho, a minimização de riscos deve ter prioridade e constitui uma obrigação legal. No entanto, existem outras coisas que também pode fazer que, embora não sejam

Promover a sensibilização

Gerir riscos: Avaliar

Gerir riscos: Agir

Ação preventiva

Ação corretiva

Melhoria da saúde

Melhorar a resiliência

O que fazer: promover a sensibilização no local de trabalho

Como nem toda a gente tem uma boa compreensão do que são os riscos psicossociais, nem compreende porque é que têm que ser geridos no trabalho, é importante começar por promover a sensibilização de todas as pessoas e ganhar o seu compromisso relativamente à prevenção ativa e à gestão dos riscos psicossociais no local de trabalho. Consoante a dimensão da sua organização,

Gestão do stress e dos riscos psicossociais no local de trabalho

nem tudo o que é sugerido será relevante — ou o modo exato como atua em relação às coisas poderá diferir. Por exemplo, se tem poucos/as trabalhadores/as, pode não ser necessário uma política de gestão documentada nem reuniões formais. Pode ainda assim ser útil anotar as informações, para que seja claro para toda a gente o que foi discutido e acordado e, se for necessário, pode mostrar a outras pessoas o que tem feito.

Podem identificar-se três indicadores principais:

- Assegurar que existe um entendimento comum sobre o stress;
- Obter o compromisso para gerir o stress por parte de todas as pessoas envolvidas;
- Desenvolver uma política de gestão do stress e tornar os trabalhadores e as trabalhadoras conscientes da mesma.

PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO NO LOCAL DE TRABALHO: ASSEGURAR UM ENTENDIMENTO COMUM

Assegurar um entendimento comum

O stress é um termo que é regularmente utilizado, contudo nem sempre é bem compreendido. É portanto importante começar por assegurar que existe um entendimento comum sobre o stress:

- que é;
- quais são os seus sintomas;
- quais são os seus impactos na saúde a longo prazo;
- o que o pode provocar;
- que medidas a organização e os/as trabalhadores/as individuais podem adotar para o reduzir.

Assegurar este entendimento comum entre todos os trabalhadores e trabalhadoras

constituirá uma base sólida para gerir o stress no seu local de trabalho.

Escolher a abordagem certa

Lembre-se de que, consoante a dimensão da sua organização, nem tudo o que é sugerido será relevante. Ainda que o modo exato como atua em relação às coisas possa diferir das ideias abaixo, os princípios são os mesmos: certifique-se que toda a gente compreende que:

- os riscos psicossociais no local de trabalho podem ser tão importantes como os riscos físicos;
- as entidades empregadoras têm o dever de gerir esses riscos;
- o stress é mau para a saúde e para a produtividade;
- todos e todas nós precisamos de trabalhar em conjunto para fazer alguma coisa a este respeito.

PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO NO LOCAL DE TRABALHO: FAZER CHEGAR A MENSAGEM

Fazer chegar a mensagem

Por muitas pessoas considerarem que os riscos psicossociais são mais difíceis de compreender do que, por exemplo, os riscos provocados pelo ruído ou exposição a agentes químicos no local de trabalho, é particularmente importante conseguir o reconhecimento e a aceitação de que controlar tais riscos constitui uma obrigação legal — para além de ser bom para a produtividade. Utilize folhetos, cursos de curta duração, conversas informais ou fale simplesmente com os seus trabalhadores e trabalhadoras para fazer chegar a sua mensagem. Independentemente das medidas que escolher, tem de garantir que toda a gente tem um entendimento claro sobre:

- ◀ - o que é o stresse (e o que não é);
- as causas reconhecidas;
- o efeito possível nos/as trabalhadores/as de acontecimentos exteriores ao trabalho;
- a importância de os/as trabalhadores/as procurarem aconselhamento numa fase inicial.

Encorajar uma atitude de abertura

Depois de ter implementado um sistema que permita suscitar qualquer preocupação, é importante encorajar os trabalhadores e as trabalhadoras a preocuparem-se consigo próprios/as e com as outras pessoas. O que é uma causa de stresse para um trabalhador ou uma trabalhadora não é necessariamente uma causa de stresse para outro/a. É importante que seja claro para toda a gente que os trabalhadores e as trabalhadoras podem colocar qualquer preocupação que tenham (e a quem a devem colocar), com a confiança de que estas preocupações serão ouvidas e abordadas (quando possível).

Assim como encorajar os/as trabalhadores/as informalmente a fazerem-no, é, por vezes, uma boa prática perguntar aos trabalhadores e às trabalhadoras se têm alguma preocupação, talvez durante conversas informais ou em avaliações mais formais se as realizar. Em alternativa, pode optar por realizar reuniões de curta duração em que a sensibilização sobre o stresse pode ser aproveitada para receber o feedback sobre os problemas.

PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO NO LOCAL DE TRABALHO: GANHAR O COMPROMISSO

Ganhar o compromisso

É de importância vital que exista o compromisso de todas as pessoas envolvidas em gerir eficazmente o stresse, em particular dos e das gestores/as e proprietários. Para garantir este compromisso e demonstrá-lo a todos os trabalhadores e trabalhadoras, é importante:

- Reconhecer que os riscos psicossociais podem afetar a saúde e a segurança dos/as trabalhadores/as e que devem ser minimizados ou controlados.
- Compreender o impacto que o stresse e outros problemas de saúde por ele causados podem ter na sua organização. Os sintomas do stresse podem constituir um encargo significativo para as pequenas empresas, pela redução do desempenho, aumento do absentismo, aumento dos acidentes e por levarem os/as trabalhadores/as a deixar a organização devido a problemas de saúde ou insatisfação. Em muitos casos, as ações que pode realizar são boas para a sua atividade empresarial.
- Compreender os benefícios para a organização. Adotar medidas para minimizar o stresse pode trazer benefícios significativos para a organização. Consoante a natureza da sua atividade, estes benefícios podem incluir

a melhoria do desempenho; a redução do absentismo; um maior compromisso e envolvimento dos/as trabalhadores/as; a melhoria do desempenho da segurança; ou a redução do número de trabalhadores/as que deixam a organização.

- Para assegurar o compromisso por parte de todas as pessoas envolvidas (gestores/as, trabalhadores/as, sindicatos) é importante demonstrar este compromisso através de uma liderança forte, começando por uma política que defina os passos que irá empreender.

Promover a sensibilização no local de trabalho: desenvolver uma política

Desenvolver uma política de gestão do stresse e tornar os trabalhadores e as trabalhadoras conscientes da mesma

Uma política deve delinear os passos que irá empreender e clarificar os papéis e responsabilidades associados à implementação destes passos. Numa empresa com muito poucos/as trabalhadores/as, pode não ser adequado ter uma política escrita, mas é importante que todo o pessoal existente (e novo) tenha consciência do que está planeado. Um documento escrito pode ser a melhor forma de fazer isto.

Ao desenvolver tal política, é importante assegurar:

- Que todos os/as trabalhadores/as (ou, em empresas maiores, os/as seus/suas representantes) têm a oportunidade de se envolver no desenvolvimento da política e na discussão e implementação dos passos a dar.
- Que os passos a dar são claros e baseados em evidências. Os quatro passos descritos neste guia eletrónico são: promover a sensibilização; gerir os riscos (avaliar e adotar ações preventivas e corretivas) e promoção da saúde para melhorar a saúde geral e desenvolver resiliência pessoal.
- Os papéis e responsabilidades ao abrigo da política, juntamente com os passos a empreender na sua implementação, são claros. Isto inclui muitas vezes uma descrição dos papéis do/a proprietário/a da empresa / gestores/as, responsáveis diretos/as, trabalhadores e dos que têm a responsabilidade pela Segurança e Saúde no Trabalho e Recursos Humanos* (que podem ter responsabilidades adicionais na implementação dos passos).
- Monitorização regular e análise tanto dos possíveis riscos de stresse como dos passos implementados para os gerir.

O que fazer: gerir riscos; avaliar

O processo de gerir os riscos psicossociais que levam ao stresse no local de trabalho envolve os mesmos processos e princípios básicos relativos a outros riscos e perigos no local de trabalho. O primeiro passo é portanto

a identificação dos perigos e a avaliação da extensão de qualquer risco emergente. Este guia eletrónico ajuda na identificação dos fatores no local de trabalho que podem provocar ou contribuir para o stresse no trabalho. No entanto, uma certa forma de avaliação de riscos estruturada é geralmente útil. Incluir os trabalhadores e as trabalhadoras e os seus/suas representantes em todas as fases do processo é crucial para o sucesso. Para além do seu envolvimento na promoção da sensibilização e na avaliação dos riscos, é uma boa ideia continuar a envolver os/as trabalhadores/as quando desenvolver soluções e prioridades para a ação. Certifique-se de que mantém um registo do que descobre na sua avaliação.

GERIR RISCOS: ESTAR DISPONÍVEL PARA A MUDANÇA

Estar disponível para a mudança

Depois de ter promovido a sensibilização e de ter ganho compromisso para controlar os riscos psicossociais e, deste modo, gerir o stresse dentro da sua organização, a avaliação de risco é o procedimento seguinte a realizar. Lembre-se de que, antes de realizar uma avaliação de risco para os fatores de riscos psicossociais que podem levar ao stresse e a outros problemas relacionados com a saúde mental e o bem-estar, você e os seus trabalhadores e trabalhadoras têm de estar disponíveis para a mudança e querer trabalhar em conjunto no sentido de melhorar o ambiente de trabalho psicossocial e reduzir o risco de stresse e de problemas de saúde relacionados. Algumas das abordagens e do material mencionado na parte sobre "promover a sensibilização" deste guia eletrónico poderão dar-lhe uma ajuda. Existem mensagens claras que precisam de ser transmitidas que incluem o reconhecimento de que os riscos psicossociais são um problema de saúde e segurança legítimo e que toda a gente tem a responsabilidade de os combater e, desta forma, reduzir o risco de problemas de saúde mental ou de stresse no local de trabalho.

GERIR RISCOS: AVALIAR RISCOS

Avaliar riscos psicossociais

Este guia irá delinear os requisitos básicos para o processo de avaliação de risco. Não/a se trata de uma informação detalhada, pois existem disponíveis outros guias para ajudarem a aprofundar o tema.

Antes de realizar uma avaliação de risco psicossocial no seu local de trabalho, pode ser útil consultar as avaliações de risco relativas a outros perigos que já realizou. Estas podem ser úteis oferecendo uma base de partida para construir e desenvolver as ferramentas de avaliação do stresse. A abordagem sistemática que adotou será normalmente a mesma para os riscos psicossociais.

◀ Quem realiza avaliações de risco precisa de compreender os principais fatores de risco psicossocial para o stress e como se podem detetar os seus efeitos. Mesmo que não utilize nada formal para fazer a sua avaliação, algum tipo de avaliação de risco estruturada pode ser útil.

Prestar atenção a quem apresenta maior risco

Ao realizar a avaliação de risco, está também a tentar descobrir se alguém está em situação de risco ou se já está a ser afetado pelo stress ou por uma deficiente saúde mental. Os registos formais de ausência por doença podem ser úteis se os mantiver. Caso contrário, fale com os/as trabalhadores/as sobre quaisquer riscos de que estejam conscientes, ou se eles ou algum colega está a ser afetado/a. Observar o trabalho em curso e identificar as áreas em que o trabalho não está a progredir como habitualmente, ou pedir a um trabalhador ou uma trabalhadora para descrever o seu trabalho e quaisquer problemas associados ao mesmo ajuda-o/a também a ver como está a sua empresa e a identificar quaisquer problemas. Não se esqueça que as condições e os riscos podem mudar. Pode haver épocas particulares do ano em que os trabalhadores e as trabalhadoras estão sob uma pressão maior ou sentem exigências suplementares que lhes podem provocar problemas.

GERIR RISCOS: REGISTAR RISCOS

Mantenha os registos e repita sempre que for necessário

Se realiza avaliações de risco regulares para outros perigos no local de trabalho, uma avaliação de risco psicossocial pode ser uma ferramenta adicional. É importante manter os registos da avaliação e dos riscos identificados. O processo de avaliação de risco não deve ser visto como algo que acontece apenas uma vez, mas como um processo contínuo que precisa de ser revisto, em épocas específicas ou quando algo muda no local de trabalho.

Gerir riscos: agir; discutir o que fazer

Quando tiver recolhido informação sobre os riscos no local de trabalho, partilhe esta informação com os trabalhadores e as trabalhadoras discuta os riscos. Isto permite-lhe verificar com os/as trabalhadores/as a natureza e a fonte destes riscos e ajuda-o/a a agir em função das prioridades. Estas discussões podem ajudá-lo/a a desenvolver soluções para gerir estes riscos e a acordar o caminho a seguir. A partir das discussões, desenvolva um plano de ação para gerir os riscos. Isto pode ajudá-lo ou ajuda-la a definir prioridades e objetivos alcançáveis e demonstra que leva a sério a questão do stress. O envolvimento dos/as trabalhadores/as na conclusão do plano de ação ajudará a criar o mesmo nível de

entendimento entre toda a gente.

É importante manter um registo das avaliações de risco, dos planos de ação e das prioridades acordadas, não só para orientar o processo de avaliação de risco, mas também para partilhar as prioridades com todos os trabalhadores e trabalhadoras. Numa fase posterior pode utilizar este registo para comparar com avaliações de risco anteriores e descobrir se as mudanças tiveram um impacto positivo. Podem também ajudá-lo/a a fornecer evidências dos passos que deu, caso isso seja necessário.

Monitorizar e rever o progresso

Comparativamente com o plano de ação, ajuda-o/a a identificar se foi registado progresso ou se a ação efetuada foi eficaz. É importante envolver os/as trabalhadores/as nesta tarefa. Não precisa de criar um grupo especial para isto, certifique-se apenas de que esta questão é mencionada periodicamente em reuniões de equipa ou noutros momentos em que fale com os seus trabalhadores e trabalhadoras. Isto pode também criar uma oportunidade para considerar quaisquer passos adicionais que possam ser dados para reduzir o stress noutras áreas. As ações realizadas para controlar riscos organizacionais são geralmente mais eficazes do que as dirigidas a indivíduos.

Gerir riscos: agir; preparar-se para agir

Assim que o plano de ação estiver pronto, então é altura de agir. Considere as medidas que está a tomar, os recursos atribuídos (tempo e/ou despesas), quem faz o quê e quando, e a data de conclusão planeada para ações específicas. Determine uma data para analisar o impacto das ações. Mais uma vez, é importante envolver os trabalhadores e as trabalhadoras neste processo. É difícil dizer-lhe exatamente o que fazer, pois depende da natureza específica dos riscos identificados e da dimensão, organização e gestão da sua empresa. Existem muitos guias disponíveis para o/a ajudar neste processo, na sequência da avaliação de risco.

As ações podem envolver quer Ações Preventivas - dar passos para evitar os riscos emergentes; quer Ações Corretivas - ter medidas implementadas para lidar com os problemas que ocorrerem.

Preparar-se para agir: ação preventiva

Como mencionado anteriormente, as entidades empregadoras têm uma obrigação legal de gerir os riscos para a saúde e segurança dos seus trabalhadores e trabalhadoras. Gerir os riscos associados a fatores psicossociais faz parte do processo. Pode ajudar se voltar a olhar para os potenciais fatores de risco psicossocial no trabalho. Aquilo em que tem de se concentrar irá depender da sua avaliação de risco.

- Exigências excessivas

- Falta de controlo pessoal
- Apoio inadequado
- Maus relacionamentos (incluindo assédio)
- Conflito de papéis ou falta de clareza
- Má gestão da mudança

- Violência de terceiros pessoas

Embora em muitos casos lidar com estes fatores signifique sobretudo melhorar a forma como o trabalho é gerido, alguns dos fatores de risco não são facilmente minimizados nem eliminados. Pode ser particularmente problemático quando, por exemplo, o seu trabalho envolve lidar com público ou com outras pessoas cujo comportamento e ações não estejam sob o seu controlo. Nestes casos, é importante implementar medidas para minimizar o impacto que tal comportamento pode ter - apoiando o trabalhador ou a trabalhadora afetado/a.

Preparar-se para agir: ação corretiva

Tal como em relação a qualquer risco para a saúde e segurança, é melhor lidar com os riscos psicossociais na origem para prevenir que os/as trabalhadores/as sejam afetados/as. No entanto, especialmente quando não é possível controlar alguns riscos, é importante que tome providências para ações corretivas quando os problemas surgirem. Ações precoces dependem em larga medida da sensibilização - encorajando os/as trabalhadores/as a comunicar e a agir sobre os sinais e sintomas que eles ou elas próprios/as sintam e a ter atenção e a agir sobre os sinais e sintomas das outras pessoas. Estas denúncias têm de ser tratadas de forma confidencial e, particularmente em empresas muito pequenas onde provavelmente toda a gente se conhece, devem ser abordadas com cuidado e sensibilidade.

Entidades empregadoras de maior dimensão têm muitas vezes trabalhadores/as com responsabilidade especial por assuntos pessoais e pode ser bom mesmo para as empresas mais pequenas tomar tal providência. É útil ter um plano de ação para lidar com qualquer problema que surja ou que seja comunicado por um/a trabalhador/a sobre sintomas relacionados com o stress ou questões específicas, como o facto de um trabalhador ou uma trabalhadora estar a ser assediado/a por um/a colega de trabalho. Este deve incluir:

- Encorajar a denúncia precoce;
- Responder prontamente;
- Discutir questões, de forma confidencial, com o/a trabalhador/a e as outras pessoas envolvidas;
- Acordar ações (ver abaixo);
- Agir para abordar as fontes do problema o mais depressa possível;
- Documentar este plano de ação;
- Documentar, monitorizar e modificar planos de ação."

Retornaremos a esta temática em próximas edições da revista da ARAN.

Formação

FORMAÇÃO PARA PROFISSIONAIS - AUTOMÓVEIS LIGEIROS

Nome do curso	Data	Horário	Carga Horária	Local
Unidades Eletrónicas de Comando / Sensores e Atuadores	20.04 - 07.05	Pós - Laboral	50	Prior Velho
Motores - Diagnóstico de Avarias / Informação Técnica	04.05 - 20.05	Pós - Laboral	50	Maia
Rodas / Pneus / Geometria de Direção	22.05 - 02.06	Pós - Laboral	25	Maia

FORMAÇÃO TÉCNICA - CURTA DURAÇÃO

Nome do curso	Data	Horário	Carga Horária	Local
Sistemas Common Rail	20, 22 de Abril	Pós - Laboral	20	Setúbal
Sistemas Common Rail	20.04 - 24.04	Pós - Laboral	20	Tábua
Sistemas Common Rail	04.05 - 08.05	Pós - Laboral	20	Tábua
Reparação de Motores VW - FSI - TSI	04.05 - 08.05	Pós - Laboral	20	Vila Real
Sistemas Common Rail	25.05 - 29.05	Pós - Laboral	20	Vila Real
Sistemas Híbridos	12.05 - 13.05	Pós - Laboral	7	Viseu
Sistemas Híbridos II	03.06 - 04.06	Pós - Laboral	7	Viseu
Técnicas de Diagnóstico - Sistemas de Gestão do Motor	08.06 - 12.06	Pós - Laboral	20	Fafe

ATESTAÇÃO DE TÉCNICOS PARA INTERVENÇÕES EM SISTEMAS DE AR CONDICIONADO INSTALADOS EM VEÍCULOS A MOTOR - NÍVEL 2

Local	Data	Horário	Carga Horária
Vila Real	27.04 - 30.04	Pós - Laboral	14
Maia	05.05 - 08.05	Pós - Laboral	14
Figueira da Foz	05.05 - 08.05	Pós - Laboral	14

Associados da ARAN com as quotas em dia terão desconto de 15% sobre valor

Cursos 25 horas = 45,00€

Cursos 50 horas = 89,00€

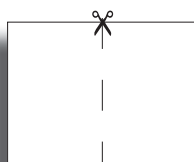
Restantes cursos = 15% desconto sobre valor

Os interessados de participar nos cursos deverão contactar a ARAN: geral@aran.pt ; tel: 22 509 1053 ; Fax: 22 509 06 46

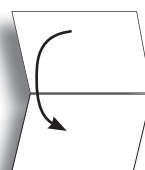
Para mais informações, contacte o Departamento de Formação Profissional da ARAN.

INSTRUÇÕES DE MONTAGEM DO BOLETIM

1 Cortar as folhas A3 do Jornal



2 Dobrar ao meio



3 Juntar as páginas

